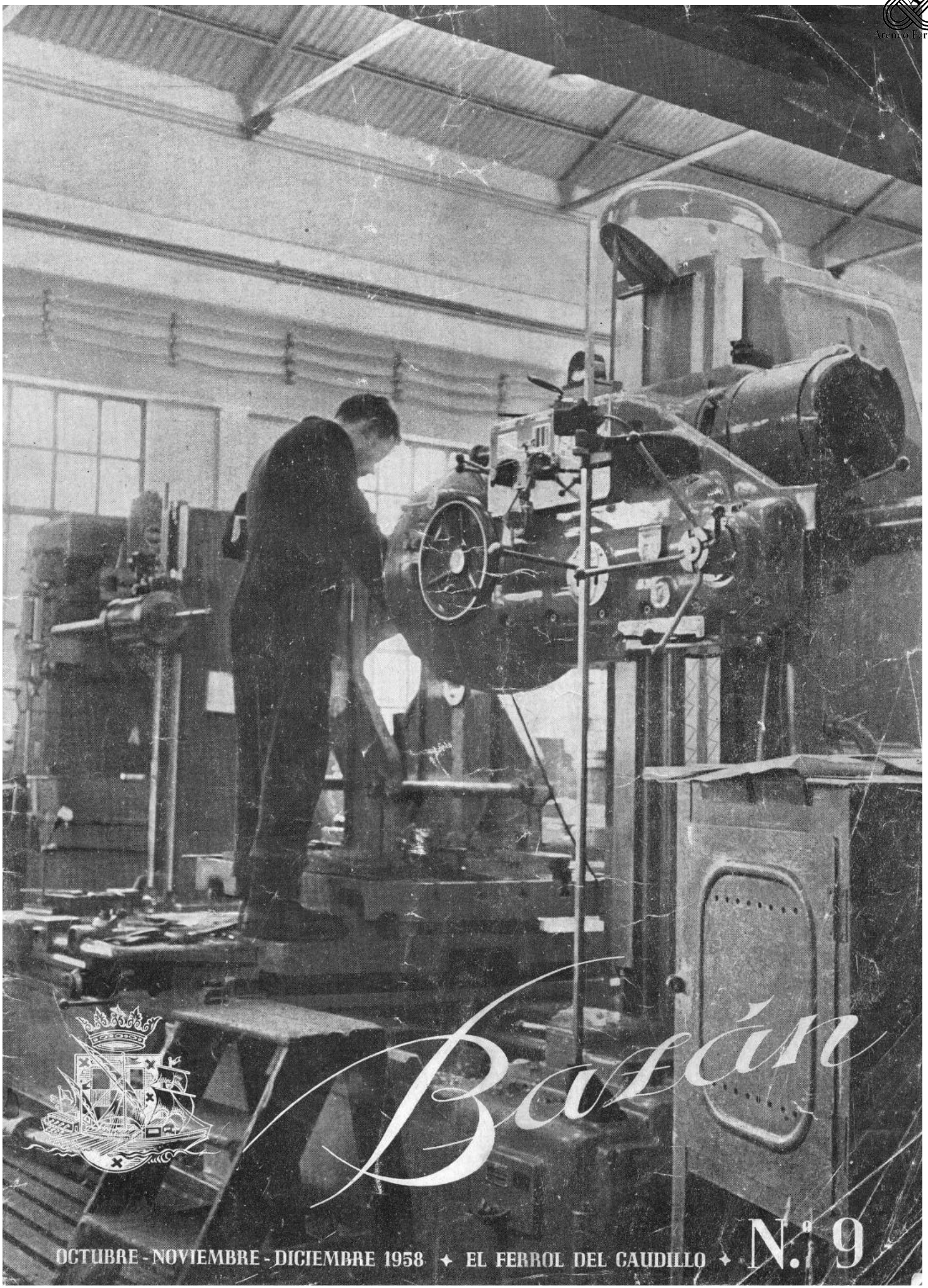
Ateneo Ferrolán



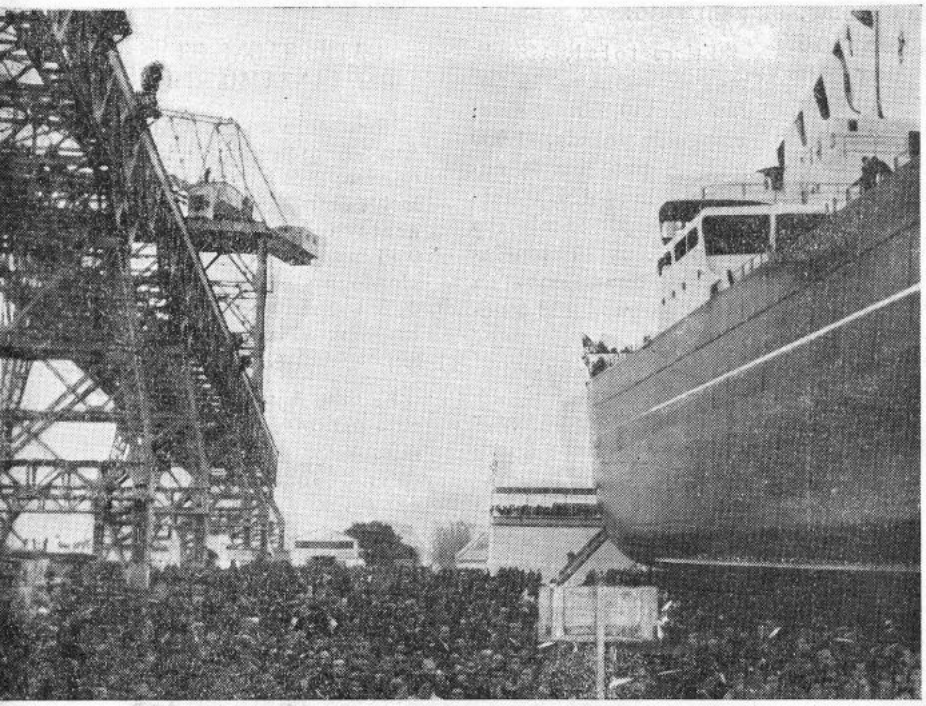
Batán

OCTUBRE - NOVIEMBRE - DICIEMBRE 1958 ✦ EL FERROL DEL CAUDILLO ✦ N.º 9

Botadura del Petrolero "Compostilla", para la Empresa Nacional "Elcano"

El 29 de octubre, a las cuatro y media de la tarde, se efectuó la botadura del "COMPOSTILLA"; un petrolero más, y son siete, que sale de nuestras gradas.

Lleva, como todos los de la serie "T" de 20.000 tons. de P. M. y 26.100 tons. de desplazamiento en plena carga, construídos para la E. N. "Elcano", el nombre de una Central térmica del I. N. I. Es un acierto indudable la designación adoptada para todos ellos porque refuerza en la mente de todos los españoles el esfuerzo de industrialización acometido por el Gobierno, única tabla para la supervivencia económica de nuestra patria. A las puertas del Mercado Común Europeo, trajo esta botadura tranquilidad a nuestro porvenir, porque la Empresa, intensificando la producción con acopios de materias primas más regulares y efectivos, no sólo hará frente a la competencia de la naciente Comunidad, sino que nuestra posición se verá beneficiada.

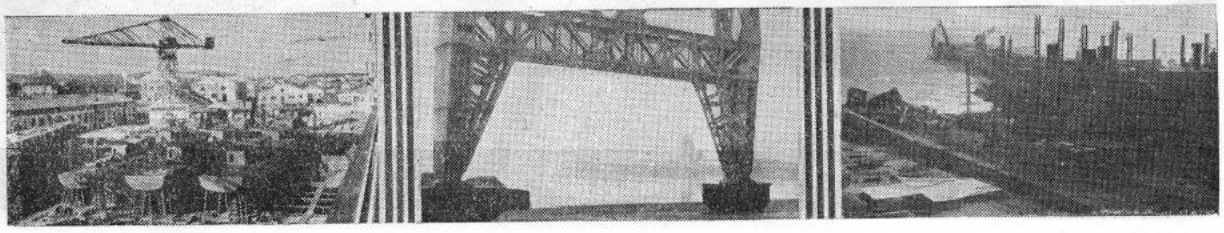


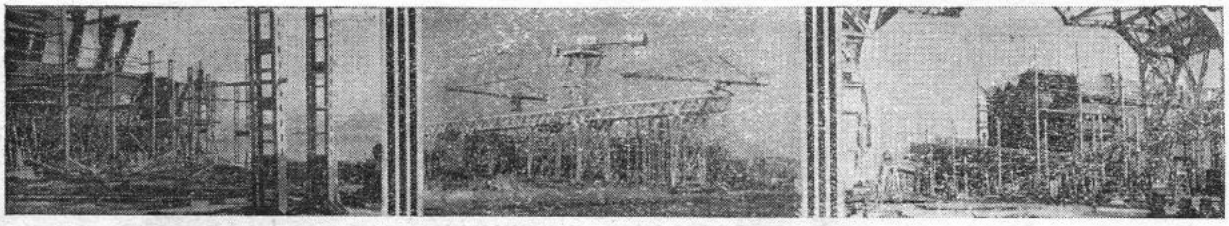
A las cuatro de la tarde se suspendieron los trabajos como homenaje de la Empresa a todos los productores, que así pudieron asistir a tan brillante acontecimiento marítimo de íntima satisfacción ferrolana.

Acaso escape a la apreciación de muchos, por su familiaridad, el valor real de estos actos. Un buque entregado a la mar trae confianza a todos los productores, añoranzas a los abuelos de la ribera, y valores positivos para la patria. Y por si ello fuera poco, perpetúa el dominio del hombre sobre la mar.

Los barcos han nacido con los hombres, y no hubiéramos podido vivir sin ellos.

El "COMPOSTILLA", amadrinado por la Excma. Sra. D.ª Eva Núñez Iglesias de Fernández Martín, esposa del Capitán General del Departamento, fué bendecido por el señor Obispo de la Diócesis, Dr. Argaya Goicoechea, y a su botadura asistieron, además, el Capitán General del Departamento, D. Pedro Fernández Martín; el Comandante General del Arsenal, D. Manuel Antón Rozas; el Gobernador Militar de la Plaza, General de Artillería D. Constantino Lobo Montero; el Alcalde de la Ciu-





dad. D. Francisco Dopico González; el Director Gerente de la E. N. "Bazán", D. Luis Ruiz-Jiménez; los Consejeros de la E. N. "Elcano", D. Manuel Moreu Figueroa y D. Carlos Franco Salgado-Araujo; el Almirante D. Guillermo Díaz del Río y Pita da Veiga; Director y Subdirectores de la Factoría; alto personal de la misma y otras personalidades civiles y militares.

El "COMPOSTILLA" se deslizó al agua normalmente entre los aplausos jubilosos de la multitud que presenciaba el acto.

Al final de la botadura la Empresa obsequió con un vino de honor en la Sala de Gálibos a las Autoridades que asistieron al acto.

Las características del buque ya han sido reseñadas en números anteriores de la Revista "BAZÁN". Señalaremos en esta ocasión, simplemente, las dimensiones y características principales, así como los datos técnicos más importantes del lanzamiento:

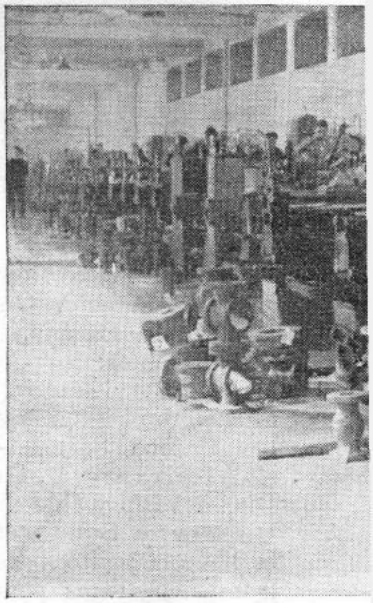
Eslora total	170.670 m.
Manga de trazado.....	21,674 m.
Puntal de trazado.....	11,925 m.
Calado medio	9,230 m.
Desplazamiento correspondiente.	26.100 T.
Peso muerto	19.670 T.
Potencia propulsora	7.300 BHP.
Velocidad en servicio.	14 nudos.
Autonomía.	13.000 millas
Peso del buque	5.093 T.
Peso de la cuna.....	136 T.
Pendiente de imadas.	5 °/o
Longitud total de anguilas.....	140,345 m.
Ancho de anguilas ...	0,900 m.
Longitud de imadas.	200,450 m.
Presión media....	2.069 kgs. cm.²
Coeficiente de rozamiento inicial	0,0326

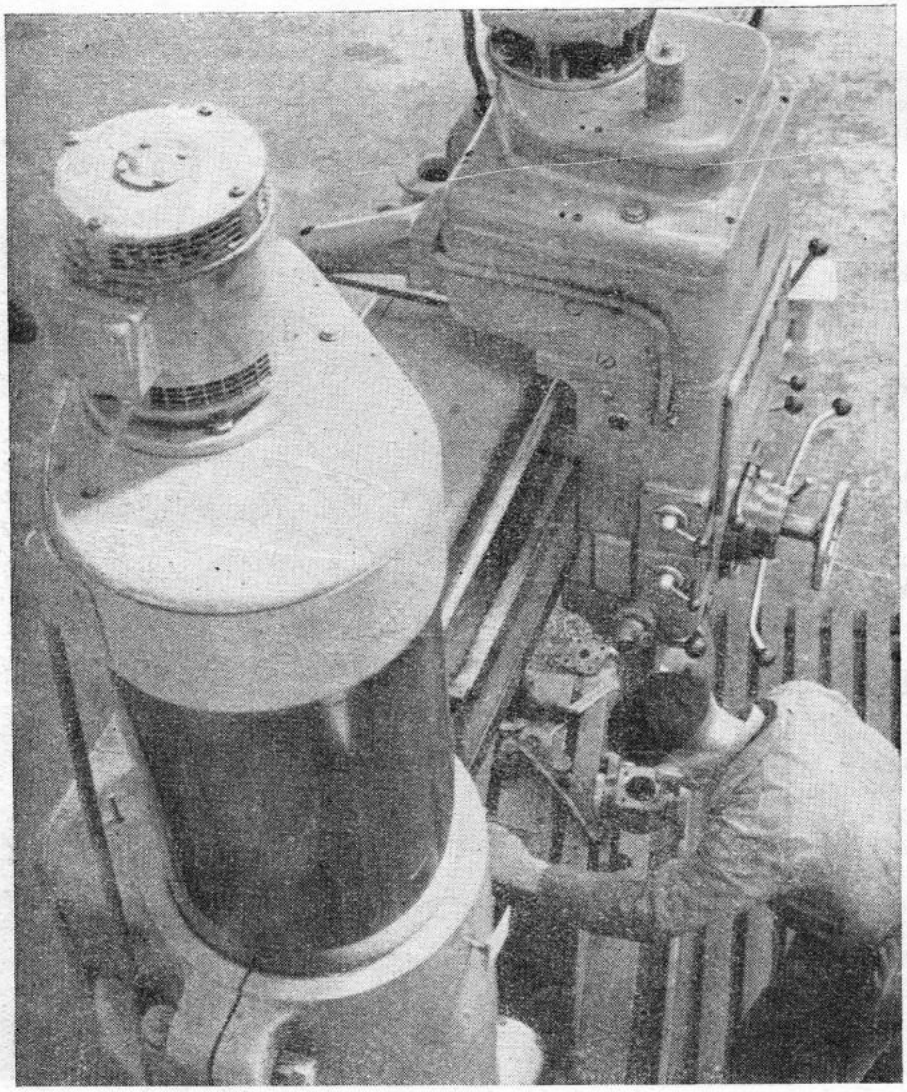
Grasas empleadas:
Capa base de las imadas. Basekote-31,9 mm.
Capa base de las anguilas. Basekote-31,6 mm.

Una visita al Nuevo Taller de Maquinaria

En terrenos que antes cubrían las aguas salobres de la ría ferrolana, y dentro del área de la vasta ampliación de nuestra Factoría, se halla enclavado este interesante taller, filial de su homónimo del Arsenal, de gloriosa tradición.

El edificio, orientado al Mediodía, se apoya en la antigua muralla de la Escollera. Es de base rectangular y consta de una sola nave, con una planta elevada que corre a todo lo largo y hasta un tercio aproximadamente de su anchura.





Su superficie es de unos 2.365 metros cuadrados.

A través de grandes lumbreras diseminadas por la cobertura y de amplios ventanales, cara a la ría, la luz, saturada de reflejos marinos, penetra en el interior del taller haciendo resaltar las claras tonalidades que predominan en la pintura de paredes y techos, y los varios matices de verde-gris de las máquinas. Cobra así el conjunto un aspecto amable, acogedor, favorecido por la sencilla distribución de la maquinaria dentro del recinto.

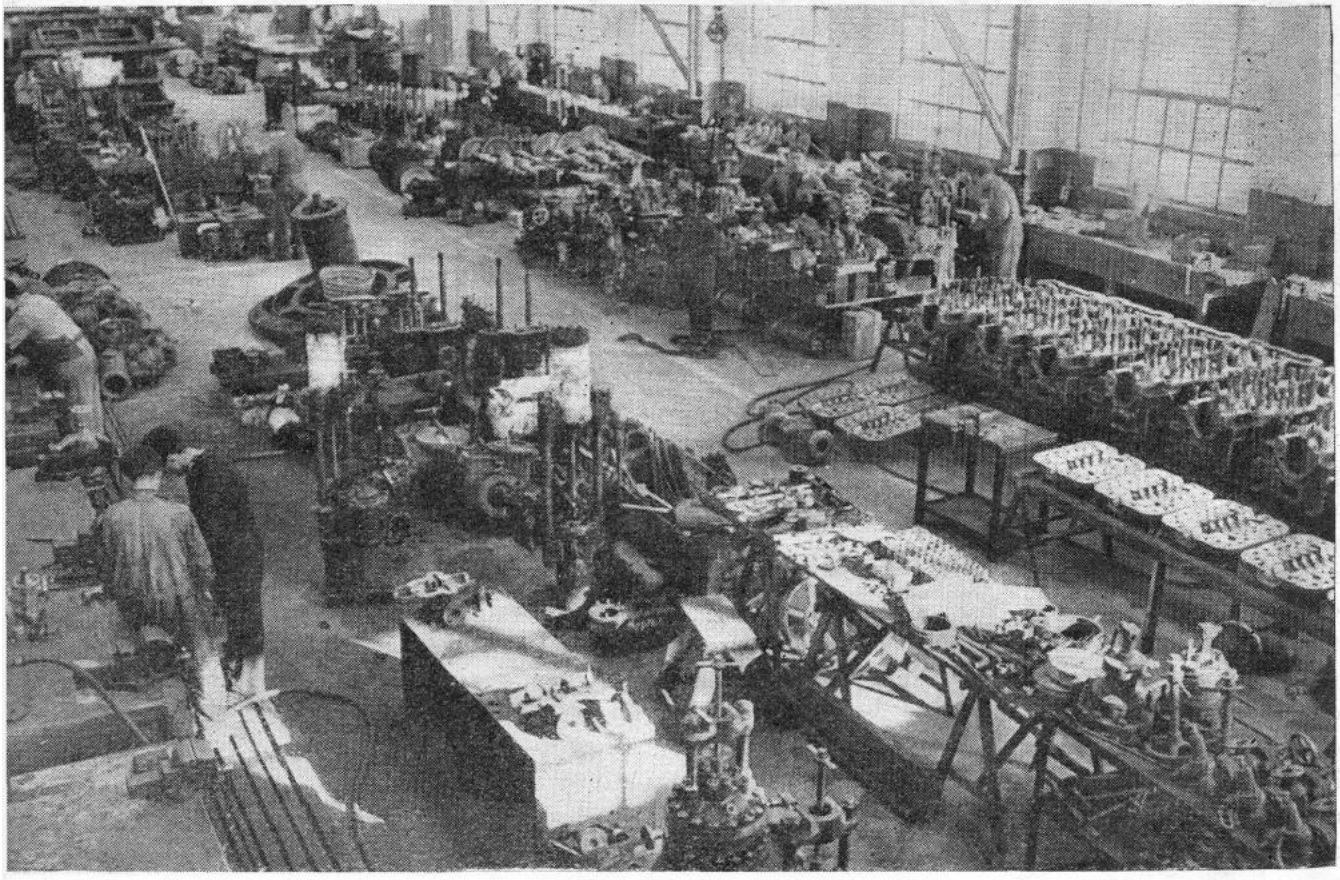
Prevalece la juventud en el Nuevo Taller

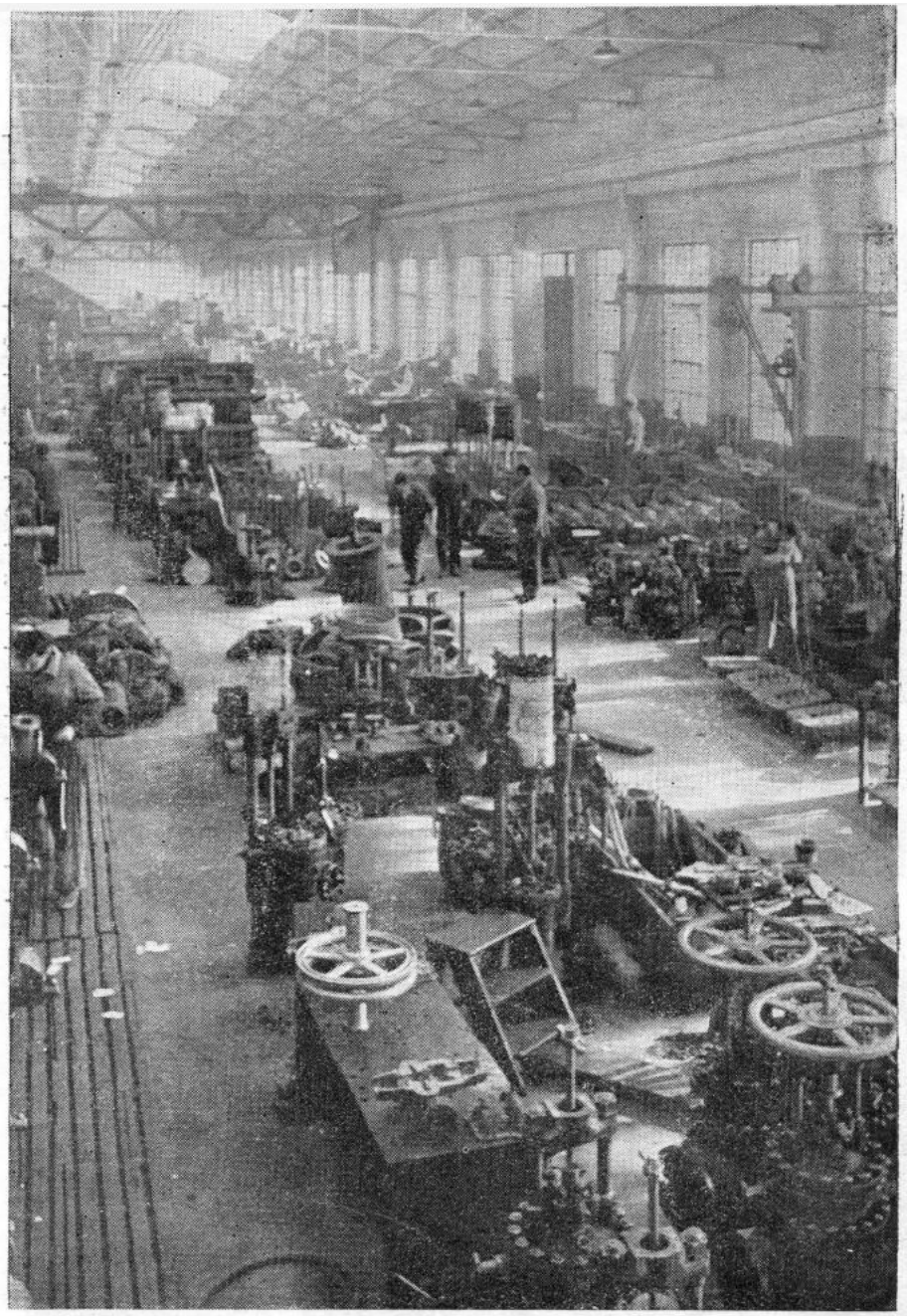
Está próxima todavía la fecha—junio de 1951—de la inauguración del Nuevo Taller de Maquinaria, y como concordando con su escasa edad, la mayoría de los hombres que integran su plantilla —unos 120 en total— son operarios jóvenes, pero cuya formación profesional es completa.

Importancia de su labor

Da idea del alto grado de adiestramiento del personal que presta servicios en este taller, la serie de trabajos de gran responsabilidad que se le confían. A vuela pluma citaremos algunos —una mínima parte— de los más sobresalientes, que, por sí solos, confirman lo que decimos.

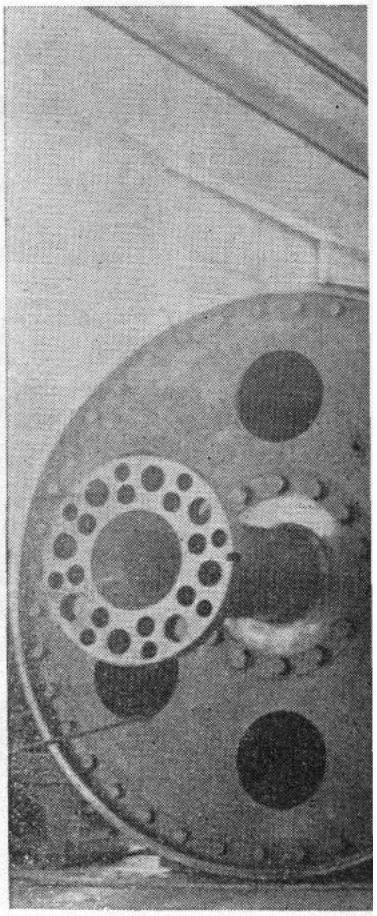
Destaca la fabricación de toda clase de válvulas, de variadísimos tipos y ta-





que ejecuta las más diversas figuras en el interior de las piezas, y la sección de mesas de trazado.

En la planta baja, dejando un pasillo central, dos hileras de máquinas, de modelos muy recientes: mandrinadoras, más tornos (tipos vertical y revólver), fresadoras, escoplos, limadoras, cepillos, barrenadoras, etc., y la talladora de dientes en V, única, tal vez, en España, entre las de su género, por la naturaleza especial de las operaciones que realiza.



maños, provistas algunas de complicados mecanismos de precisión; transmisores y receptores de que van equipados los telemotores de los buques, telégrafos de revoluciones y de órdenes, etc., etc., sin contar las múltiples reparaciones que, de igual modo, exigen en su ejecución una técnica depurada.

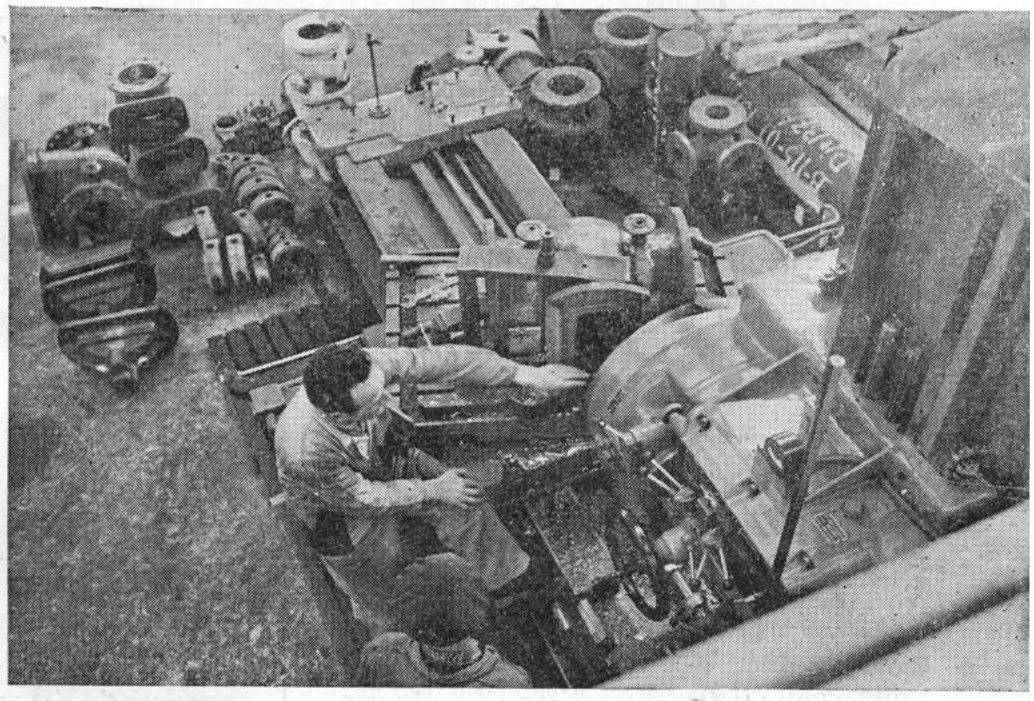
Un equipo de modernísima maquinaria

Para realizar todos estos trabajos dispone de gran número de modernas y excelentes máquinas - herramientas, convenientemente agrupadas en secciones en orden a conseguir la mayor eficacia, tanto en el servicio individual de cada aparato, como en el proceso total de la producción del taller.

En el piso superior funciona una serie de 27 tornos horizontales, colocados en correcta alineación; una máquina brochadora de gran rendimiento,

Completan las instalaciones el grupo de mesas de verificación, pañoles y demás servicios, y la muy importante sección de pruebas hidráulicas, donde se someten a determinadas presiones, garantía de su resistencia, las piezas que lo requieren.

Como elementos auxiliares, dos carros-grúas, chirriantes en su monótono ir y venir por los caminos de rodamiento suspendidos cerca del techo, trasladan los materiales de un punto a otro del taller, situándolos allí donde son necesarios.

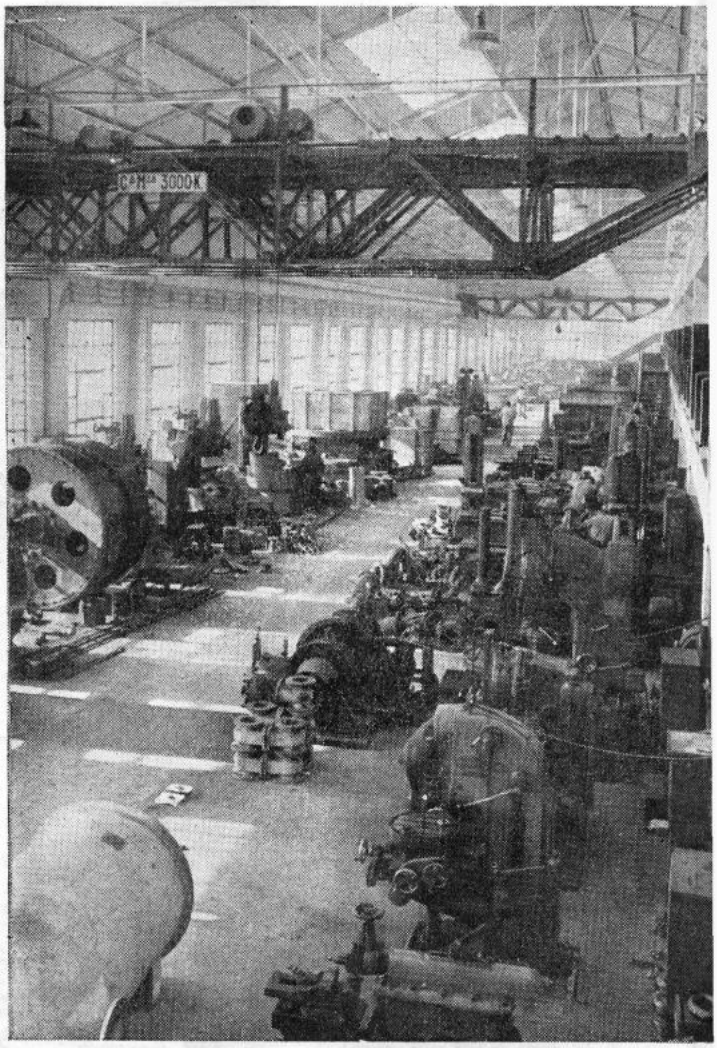


El "cerebro" director

Por último, la Oficina de Producción, centro rector del taller, desde su atalaya en el voladizo dirige y controla la labor de las distintas máquinas. Aquí se hace la distribución de los trabajos de acuerdo con su peculiar naturaleza, se prevé la ruta que ha de seguir cada pieza en las distintas fases de su transformación y, gráficamente, con exacta puntualidad, se observa la marcha de las operaciones, en amplia visión de conjunto o descendiendo al detalle minucioso.

Fernando VILA

D. José Manuel Vila Acevo, MAESTRO DEL NUEVO TALLER DE MAQUINARIA



Hablamos con el maestro del Nuevo Taller de Maquinaria.

Es un hombre joven y un profesional muy diligente.

Nació en El Ferrol, año 1915, en la calle de San Francisco, y se llama don José Manuel Vila Acevo.

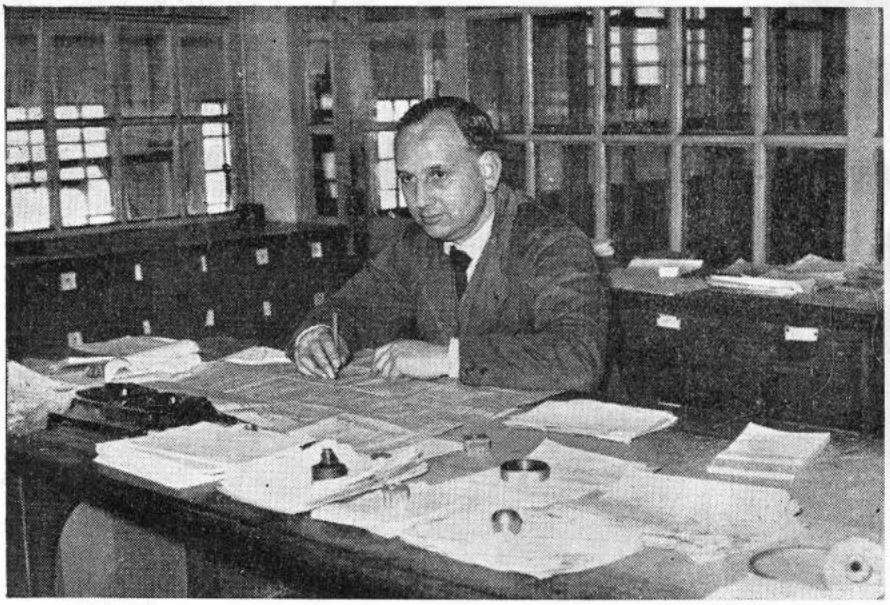
En el año 30, ingresó de aprendiz. Es maestro desde el 56.

—¿Era realmente necesaria—le preguntamos—, la creación de este Nuevo Taller?

—Sí; el antiguo resultaba insuficiente.

—¿El Nuevo Taller se dedica a alguna especialidad?

—Pues sí. A la construcción de telégrafos de órdenes, transmisores y receptores de la maniobra del buque y valvulería, principalmente.



—¿Echa mucho de menos el antiguo taller?

—Desde luego. En él se me pasaron mi aprendizaje y juventud.

—¿Qué virtud señalaría como más destacable en el operario de hoy?

D. JOSÉ M. VILA ACEVO, MAESTRO DEL NUEVO TALLER

—Su enorme seguridad en la elaboración de piezas y la justeza de medidas. Claro que tiene a su favor, contra el operario de ayer, la precisión de las actuales máquinas.

—¿Y el defecto también más destacable?

—Tal vez el de que trabaje demasiado aprisa; culpa sólo imputable al trabajo a tarea.

—¿Vd. ha vivido siempre en El Ferrol?

—Siempre.

—¿Y nunca le asaltó la tentación de cambiar de geografía?

—No. Ferrol me "tiró" toda la vida mucho.

APRENDIZAJE

(Símil marinero)

Luis Eugenio
LÓPEZ REY

E mpieza la singladura.
M ar abierta en lontananza,
P onen proa a la aventura,
R enunciando a toda holgura.
E s aquélla su esperanza.

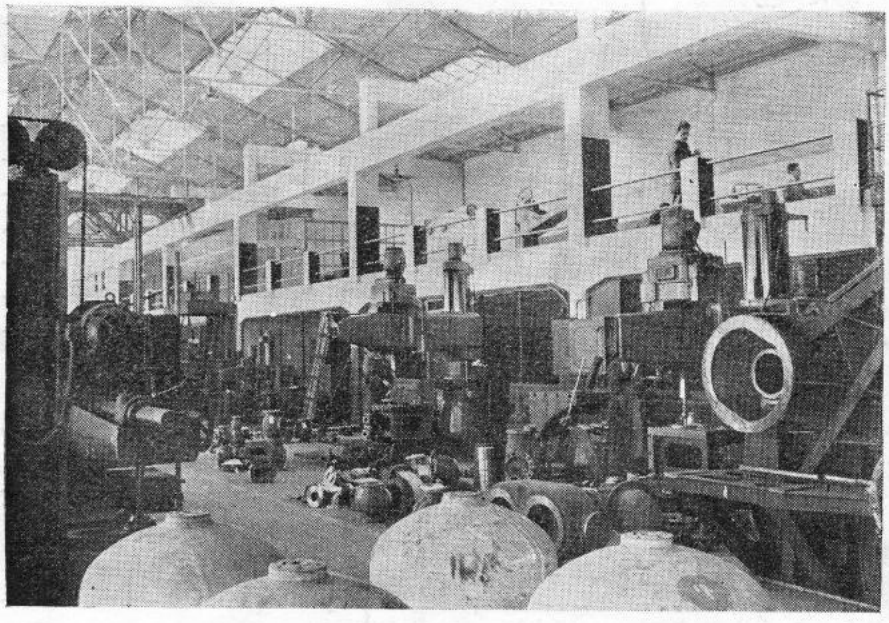
S in brújula ni quintante,
A ninguno asusta el mar.
N adie olvida un sólo instante
A aquél audaz navegante.
C omo él han de triunfar!

I mpertérritos navegan.
O stensible es su pujanza.
N adie sabe como bregan,
A costa de cuánto llegan,
L o que cuesta su esperanza.

B onanza, al fin. Su coraje
A vasalló el mar bravío.
Z arparon sin más bagaje.
A hora tienen equipaje.
N ada venció a su navío!

. . . . . .

D ebéis, empero, pensar
E n Dios que, como vigía,
C ruzó con todos el mar.
N unca os quiso abandonar.
M iradla con simpatía...



—Díganos, para terminar, lo que Vd. quiera.

—Insistir en que el operario de nuestros días es muy exacto ajustando, y que hemos ganado mucho en cuanto a organización racional del trabajo.

—Pues no le molestamos más, y le damos las gracias en nombre de nuestros lectores.

E. AUGUSTO

nuestra revista en y por los talleres

Hace unos días nos personamos en el Nuevo Taller de Maquinaria.

Lucía un sol intenso, casi primaveral.

El interior del taller—joven y alegre—con los llamativos pero racionales colores de sus máquinas modernas, sus carros grúas, sus metales, resultaba de lo más acogedor.

El objeto de nuestra visita no era otro que, al igual que hicimos con Armadores y Electricidad, llevar a cabo unas encuestas breves; es decir, solicitar unas respuestas a los más antiguos representantes de cada categoría profesional.

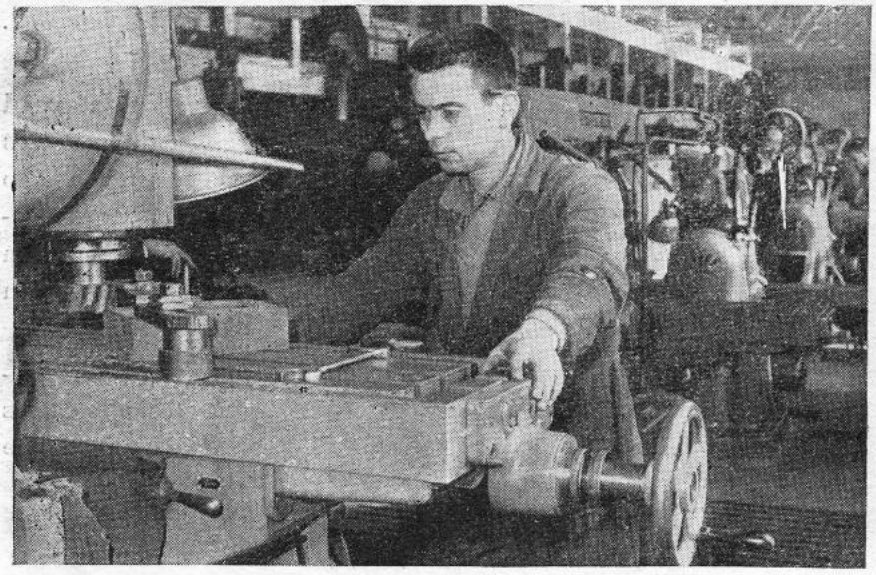
He aquí cuáles fueron, por esta vez, nuestras preguntas:

D. FAUSTINO RODRÍGUEZ SÁNCHEZ

1.ª Desde su punto de vista de USUARIO, ¿cuál de las prestaciones del Seguro de Enfermedad le parece que funciona mejor?

2.ª ¿Y la que funciona peor?

3.ª ¿Introduciría Vd. alguna reforma importante en el Seguro de Enfermedad?



D. JOSÉ FERREIROA FOLGAR

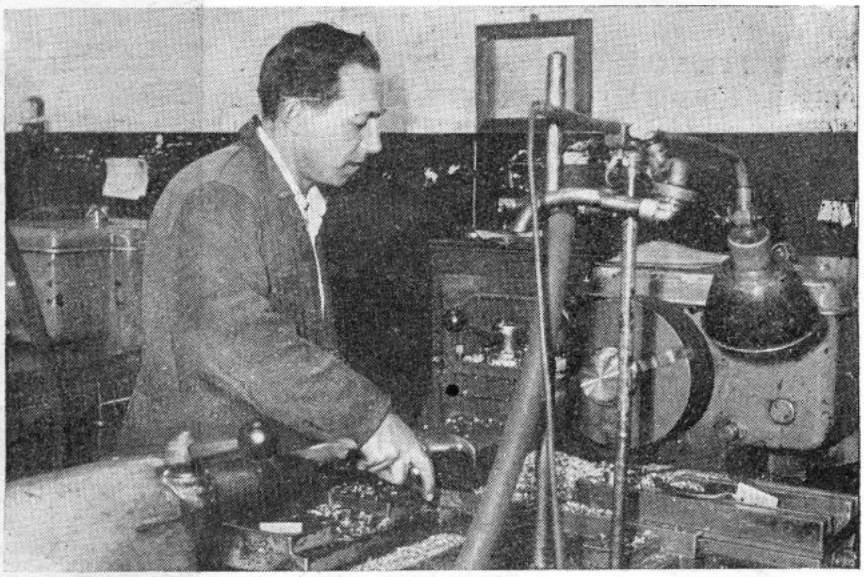
D. Faustino Rodríguez Sánchez, el operario de 1.ª más antiguo del taller, es zamorano, pero fué criado en El Ferrol. Ingresó en Maquinaria hacia 1924. Nos contesta muy amablemente y con gran desenvoltura:

1.ª—La económica, pues siempre pagan al

enfermo lo que manda la ley.

2.ª—La de medicamentos. Creo que no dan al enfermo las medicinas que realmente necesita.

3.ª — Bastaría con que se hiciese funcionar bien lo que hay. Y que nadie olvide que cuanto mejor se atienda al enfermo, antes se cura, ganando éste y el Seguro.



D. MANUEL PAZ PÉREZ

* * *

D. José Ferreiroa Folgar, ferrolano, ingresó de aprendiz de Maquinaria el día 4 de agosto de 1937; actualmente es operario de 2.ª Sus contestaciones son rápidas y sin vacilar.

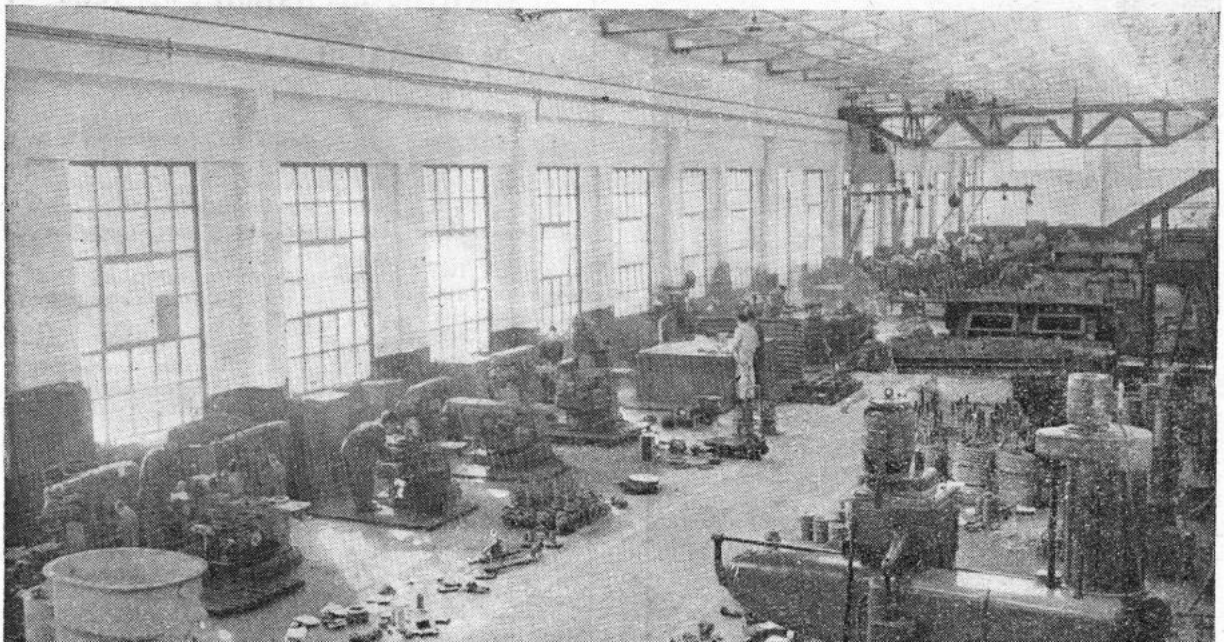
1.ª—Ninguna.

2.ª—La económica, porque es la menos suficiente. El trabajador, cuando está enfermo, debería cobrar el sueldo íntegro.

3.ª—No creo que esté capacitado para resolver un problema de tal envergadura.

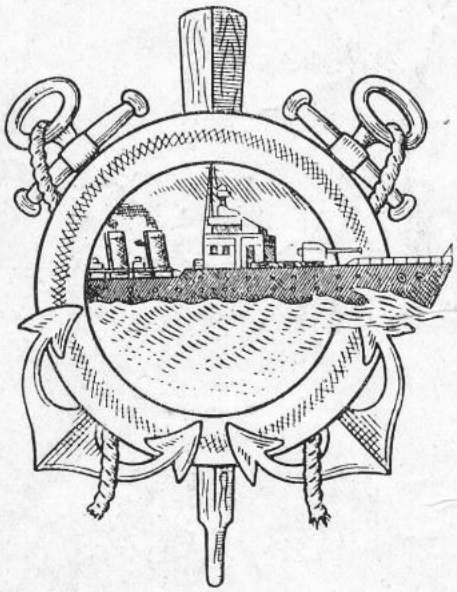
* * *

Es ahora el operario de 3.ª **D. Manuel Paz Pérez,** también ferro-



ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

SUMINISTROS INDUSTRIALES



MIGUEL MARISTANY

SUCESOR DE VIUDA DE

PEDRO MARISTANY

Casa fundada en 1800

Proveedor de los Arsenales, Bases Navales, Marina de Guerra y Mercante, Flota Pesquera.

DELEGACIÓN EN MADRID:

General Pardiñas, 82 - Teléfono, 361554

○

DELEGACIÓN EN CÁDIZ:

Avenida del Puerto, 1 - Apartado, 220
Teléfono, 13195

○

CASA CENTRAL:

El Ferrol del Caudillo

San Francisco, 62

Dirección Telegramas: MARISTANY

Teléfonos: 2147 - 1925

○

lano y procedente de aprendiz (ingresó en 1937), el que nos contesta:

1.ª—La prestación facultativa.

2.ª—La de los medicamentos. A mi juicio, no se dan los que se necesitan.

3.ª— Que se nos dieran las medicinas necesarias, aunque tuviéramos que abonar algo, aparte la cuota mensual.

* * *

Y terminamos con lo que nos responde el peón más antiguo, **D. Andrés Puente Rodríguez,** natural del Ayuntamiento de Aranga (La Coruña), e ingresado en 1925.

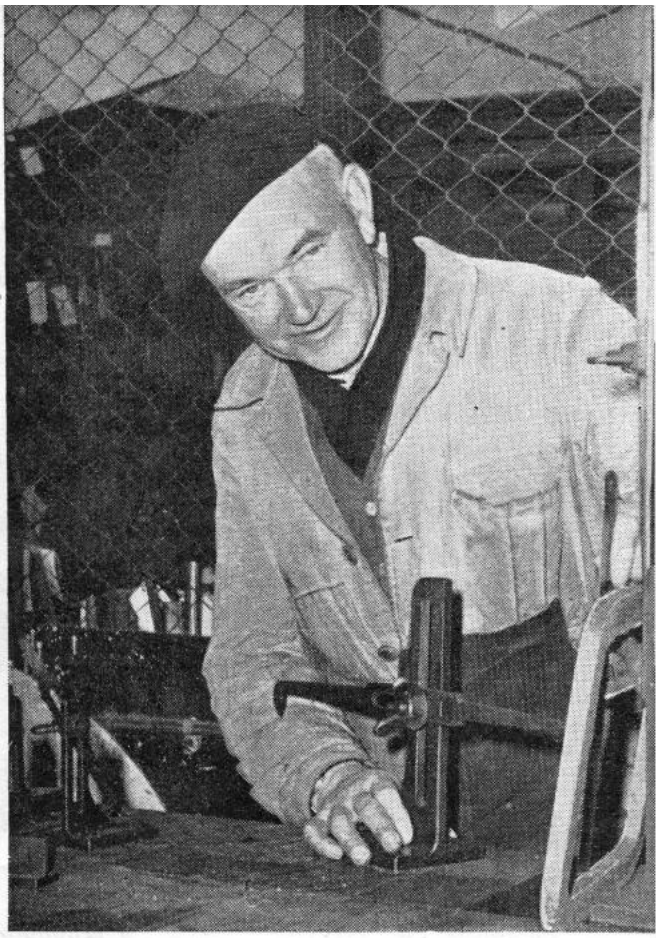
1.ª— La prestación facultativa.

2.ª—La de los medicamentos.

3.ª—No lo considero cosa mía.

La Revista "Bazán" agradece profundamente a estos amables señores su gentil colaboración.

AMENEIROS



D. ANDRÉS PUENTE RODRÍGUEZ

5 MINUTOS, RECUADRO Y "FLASH" AL OPERARIO MÁS POPULAR

En 1896, muy cerca de El Ferrol (Alto del Castaño), nació el señor don Juan Tenreiro Eiroa.

El señor Tenreiro hace muchos años que trabaja en el Arsenal, ya que ingresó en el 11, cuando la construcción de los acorazados. Ingresó de aprendiz de Monturas, pero, en la actualidad, presta sus servicios en el Nuevo Taller.

En el Nuevo Taller es, sin lugar a dudas, el operario más popular.

—Señor Tenreiro, ¿cómo se explica su popularidad?

—La verdad, no lo sé. Debe de ser por mi carácter especial. Yo quiero enormemente a todo el mundo.

—¿Es cierto que a Vd. le apasiona la música?

—Muchísimo. Soy un diletante. Toco, además, el guitarrón. Pertenecí a la Rondalla "Airiños", que dirigieron los Sres. Seoane Pampín (q. e. p. d.) y París Gómez. También, a la Orquesta de Punteo de E. y D., dirigida por don Luis Bellas.

—¿Cuál fué la mayor ilusión de su vida?

—Una que se me realizó del todo: haber encontrado —para poder amarla entrañablemente— una esposa como la que tengo y haber llegado a ser padre.

—¿Quiere contarnos una anécdota relacionada con su trabajo?

—¡Cómo no sea la de que me mojo por arriba y por abajo, durante todo el invierno, entre tanto no nos arreglen la calzada interior que conduce desde la puerta de la Factoría hasta el taller!

J. R.

VIEJAS GLORIAS

La Fragata "NUMANCIA"

Queda ya muy atrás el día que, muy cerca de la desembocadura del Tajo, las azules aguas atlánticas se abrieron para ofrecer honrosa sepultura a un buque español, cuyo nombre nos despierta y aviva el recuerdo de hermosas páginas de nuestra Historia: la fragata "NUMANCIA". Pero si por una parte decir y pensar (sentir) Numancia equivale a pulsar un resorte mágico que pone al rojo vivo toda nuestra capacidad emotiva de españoles, para aquellos que, como el autor de estas líneas, tuvimos el honor de vestir, cuando jóvenes, la lanilla azul de marinero, y de preocuparnos por lo glorioso e histórico de nuestra Marina de Guerra, la fragata "NUMANCIA" ha de producirnos, además, otras indescriptibles emociones, a la par que evocarnos las postrimerías del vasto imperio colonial español, en que la mencionada fragata surcaba todavía los mares y realizaba las más relevantes epopeyas.

Se comprende que tuviera que ser sobre la cubierta de este buque—pues ¿qué escenario gozaría de más heroico nombre?—, donde se pronunciaran las famosas palabras: "más quiero para mi Patria honra sin barcos que barcos sin honra".

Si la labor desempeñada por esta Fragata ante las fortísimas baterías de El Callao es digna de los más grandes elogios, no lo es menos el esfuerzo que se le exigió para que pudiera presentarse ante aquellas costas lejanas, partiendo desde el puerto de Cádiz. Dice Teodoro Vesteiro—el malogrado historiador—, en su biografía de Méndez Núñez, que "al recibir este Almirante la orden de zarpar rumbo al Pacífico, la "NUMANCIA" debía efectuar la navegación más larga y peligrosa emprendida hasta nuestros (aquellos) días por barco de su clase, calado y dimensiones. Así es—continúa diciendo el mencionado historiador—que, ante el anuncio de dicho viaje, y por el Estrecho de Magallanes, en una fragata blindada, el mundo marítimo fijó sus ojos en el osado español que partía el 4 de febrero de 1865 de la vieja Gadir". Por aquel entonces se iniciaba en la Arquitectura Naval la sustitución de la madera por el hierro. Muchos dudaron que nuestra fragata blindada fuera capaz de coronar con éxito tan larga travesía, pero lo consiguió brillantemente, efectuando, de este modo, la primera circunnavegación de un buque acorazado, por lo que fué concedida a su dotación una medalla especial, conmemorando tamaña proeza.

Mucho y bien se podría hablar sobre las numerosas y difíciles comisiones que se le encomendaron a la "NUMANCIA". Siempre supo—igual que en aguas del Pacífico—dejar alto el pabellón nacional. Tanto fué así, que su mando se lo disputaron los más ilustres marinos de la época.

Pues bien, esta gloriosa fragata que debiéramos haber conservado como reliquia de los más elevados honores patrios, incomprensiblemente, igual que si fuera un vulgar montón de chatarra, un buen día (mejor, un mal día), fué vendida para desguace a una casa de Bilbao. Y lo fué por la mísera cantidad de 30.000 pesetas.

No contaron quienes hicieron esta transacción que si los buques tienen un orgullo propio, la "NUMANCIA" no iba a ser una excepción. Por eso, cuando desde Cádiz, donde se encontraba fondeada al tiempo de ser vendida, fué remolcada por dos vapores que la habían de conducir hasta Bilbao, lugar de su desguace, un poco antes de alcanzar el puerto portugués de Zencibre, acudieron en la ayuda de la gloriosa fragata todos los elementos naturales del mar imponiendo su poder. Fragata y remolcadores tuvieron que buscar abrigo urgente en el citado puerto. Y, una vez guarecidos, cuando ya parecían seguros, la "NUMANCIA", recordando la heroica ciudad, se soltó misteriosamente de sus cadenas y, protestando contra el desguace despiadado de que iba a ser objeto, prefirió estrellarse contra unas rocas y hundirse en las entrañas más comprensivas de la mar. Lo que acaeció el 17 de diciembre de 1916.

Desde entonces, muchas veces hemos oído o leído algo sobre la "NUMANCIA", de la que también se dijo que "se paseó por todos los mares en son de triunfo, que representaba el sentir nacional de más de medio siglo, que absorbió la sangre derramada por Méndez Núñez en el combate de El Callao y que fué la primera de su clase que dió la vuelta al mundo".

Y se nos ocurre preguntar ahora que tantos barcos nuevos pasean nombres de ilustres ciudades españolas, ¿no podría bautizarse alguno con el glorioso e invicto nombre de la "NUMANCIA"?

Manuel F. CABEZÓN

El 31 de Diciembre de 1958, se jubiló Don Francisco Varela Gómez. Estaba considerado como el decano de los delineantes navales no sólo de El Ferrol sino (muy probablemente) de toda España. Trabajó en la Factoría cerca de medio siglo; y durante estos últimos años vino ejerciendo el cargo de jefe de la Sección de Pesos, de la Oficina de Proyectos de Casco.

Con motivo de la jubilación del Sr. Varela, sus compañeros y amigos organizaron, espontáneamente, en su honor, un cariñoso homenaje de despedida. Consistió en regalarle un presente que simbolizara esos afectos y en invitarle a que presidiera un almuerzo que transcurrió dentro de la mayor cordialidad. Actos a los que el homenajeado supo corresponder con encendidas y emocionadas palabras de gratitud.

También en este mismo día del homenaje—20 de Diciembre—, que fué su último en la Oficina, ya que hasta el 31 disfrutó vacaciones pendientes, Don Francisco Varela tuvo la amabilidad de concedernos la siguiente entrevista para nuestra habitual sección "Ayer, hoy y mañana".

ayer, hoy y mañana

—¿Qué significa para usted este 20 de Diciembre, último día de su trabajo profesional?

—Para mí significa el descanso. Pero, después de haber convivido aquí—se refiere a la Oficina—, *con unos y con otros compañeros durante tantos años, este día me emociona profundamente.*

D. FRANCISCO VARELA

—¿Asocia usted, de alguna manera, este último con su primer día de trabajo en la Factoría?

—Pues sí y nó. Verá. Son muy distintos los días y sus significados: el de ingresar me supuso casi un "juego"; el de hoy, no.

—Usted trabajó a las órdenes de los ingleses que, hace ya muchos años regentaron esta Factoría. ¿Qué supusieron aquellos señores para usted?

—Un cambio de vida muy completo. He quedado muy contento de ellos, entre los que tenía grandes amigos. Con ello no quiero dar a entender que no esté más contento con los españoles.

—Tenemos entendido que usted fué el primer delineante de la Sociedad Española de Construcción Naval que supo manejar el intégrafo "G. Coradi", ¿estamos o no en lo cierto?

—Sí; cuando todavía ningún delineante lo conocía. Aprendí in-

DON FRANCISCO VARELA, MANEJANDO EL INTÉGRAFO

terpretando el libro de Don Carlos Godino: "Teoría del buque y sus aplicaciones", obra en la que, además, he colaborado.

—De toda su dilatada labor de delineante, ¿qué trabajo le dejó mejor recuerdo?

—Muchos; sobre todo, la reforma del "Isla de Panay", que realicé casi completamente solo. Asimismo las reformas de barcos y obras de carena, de cuando la primera guerra mundial. Y... en fin, muchos.

—Usted es el decano de los delineantes navales ferrolanos y, muy probablemente, de toda España, por eso nos interesa saber su autorizada opinión sobre lo siguiente: ¿Debe el Estado—para elevar esta profesión al verdadero rango que le corresponde — conceder el título de delineante?

— Debería. Según hay aparejadores y peritos industriales, por qué no ha de haber delineantes, que son un imprescindible auxiliar de los ingenieros y arquitectos? Pero, que conste, ésa es ya una aspiración muy vieja.

—Permítame que le cambie de tema. Usted tiene fama de muy aficionado a la lectura. ¿Qué clase de libros prefiere?

—La Historia y la Geografía. Aparte, claro está, los autores clásicos. Principalmente Cervantes, cuyo Quijote puede decirse que me lo sé de memoria. Extranjeros, me gustan Hugo, Lamartine, Balzac, los Dumas (padre e hijo), etc.

—Díganos algo de "aquellos tiempos" de su juventud. ¿Eran mejores, iguales o peores que los presentes?

—Mejores los de antes. Se "manejaban" menos pesetas, pero nos divertíamos igual. ¿Cómo olvidarse de aquellos indescriptibles carnavales, de aquellos agudos apropósitos y de las mismas romerías?

—Por favor, ¿quiere cerrarnos esta entrevista con una anécdota de su vida profenal?

—A lo largo de mis cincuenta años de Factoría he vivido muchas. Pero ahora, en este instante, recuerdo la siguiente: Cuando estaban en construcción los acorazados, hubo necesidad de subir, para realizar ciertas comprobaciones, a la cofa del palo de proa de uno de ellos. Aun cuando ésa no era labor mía, yo, valido de mis pocos años, un buen día trepé bordón arriba hasta alcanzar la cofa y...¡qué bien se estaba allá arriba, a veintitantos metros de altura, lejos del "mundanal ruído"!

Terminada la labor que me había impuesto, pensé en la bajada y me dije: "¿Cómo y y por dónde bajo yo? Lo natural sería que bajara por donde había subido, pero eso ya era mucho más difícil," e me entrou tal medo" que creo que allí eché mis primeras canas".

Las últimas palabras del Sr. Varela Gómez son para rogarnos que hagamos llegar su gratitud a todos sus jefes y compañeros.

* * *

EL INGENIERO JEFE DE PROYECTOS, DON ERNESTO MACEIRA, ENTREGANDO AL SR. VARELA UNA RADIO QUE LE REGALAN SUS COMPAÑEROS Y AMIGOS

También se jubiló el día 31 de Diciembre el delineante del Departamento de Obras Civiles, **Don Guillermo Hernández Fernández,** al que sus compañeros despidieron con un homenaje muy emotivo.

El Sr. Hernández es natural de Luarca (Oviedo), en donde residió hasta cumplir los veinte años. Después, vivió en Madrid, San Sebastián, Bilbao, La

D. GUILLERMO HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ

Coruña, Gijón y El Ferrol. También estuvo en La Habana (ocho años) y en París.

DON GUILLERMO HERNÁNDEZ, UN ASTURIANO FUNDAMENTALMENTE BUENO, ELOGIA EL PAISAJE Y LA NOBLEZA DEL PUEBLO GALAICO

Don Guillermo Hernández responde a nuestras preguntas con la mayor deferencia.

—¿Recuerdos gratos e ingratos de su estancia en La Habana?

—*Todos buenos. Ninguno, créanme, malo. Allí me cogió la guerra del 14. En aquel tiempo se ganaba mucho dinero. Sin embargo, con qué fuerza añoré siempre mi patria asturiana, a la que regreso ahora, al jubilarme. Aquella añoranza se hacía poco menos que irresistible cuando nos visitaban barcos españoles.*

—¿Usted vivió siempre de la profesión de delineante?

—*No; no... Tuve varias. Pero tan sólo citaré la de grabador litógrafo, que ejercía hasta 1936, en que cambié para delineante.*

—¿Cuál es su juicio sobre Galicia?

—*Muy bonita, muy agradable. Pero ¿recuerdan ustedes esa hermosa canción que dice: "Asturias, patria querida..."? Yo he vivido en Galicia más años que en mi propia tierra natal. Jamás olvidaré (puesto que ahora me voy a vivir a Oviedo), la belleza del paisaje y la nobleza del pueblo galaico.*

—¿Y qué le ha parecido este cariñoso homenaje de sus compañeros?

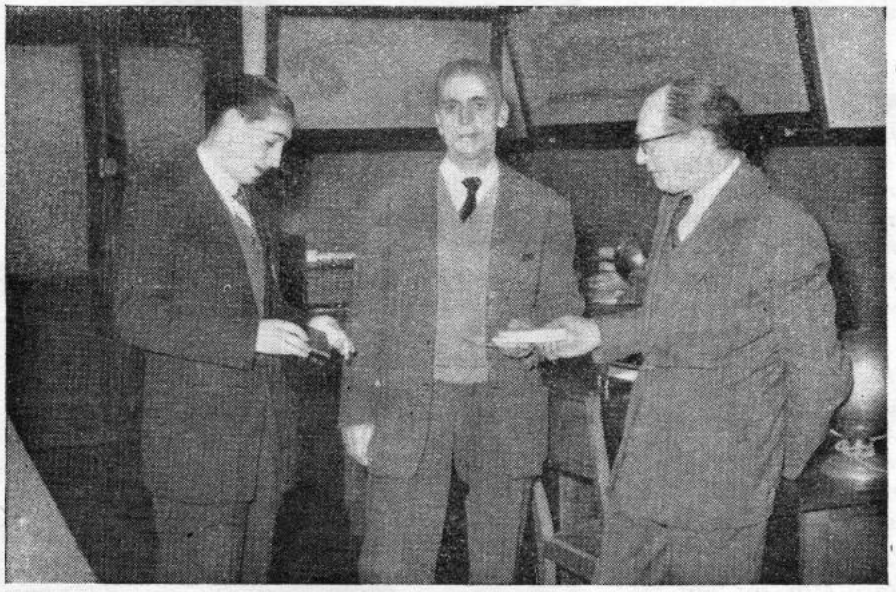
—*Me ha gustado y emocionado mucho. No sé cómo agradecerlo. Además no lo merecía.*

—Por favor, díganos ahora, para finalizar esta entrevista, lo que usted quiera.

—*Envío, desde estas líneas, un cariñoso saludo a todos mis compañeros y jefes. Tengo que agradecerles que siempre se portaron muy bien conmigo. Y siento mucho tener que dejarles.*

Y cuando nos despedimos del Sr. Hernández y nos alejamos de él, advertimos como llevamos en nosotros, ahondándose gratamente, una impresión cautivadora y poco común: la de que acabamos de dejar a uno de los hombres más buenos que nos fué dable conocer en estos últimos años.

L. SANJUÁN



EL SR. HERNÁNDEZ, RECIBIENDO, PARA QUE LOS RECUERDE, UN CARIÑOSO PRESENTE DE SUS COMPAÑEROS Y AMIGOS DE OFICINA

Vidas, Costumbres y Leyendas

Por los caminos de Tierra Santa

UNA CALLE DE NAZARETH

Tel-Aviv y los "Cherouth's"

Por lo general, el turista toma como residencia a Tel-Aviv, desde donde se desplazará a los distintos y numerosos lugares que de interés tiene este sorprendente país.

El autocar es el principal medio de transporte de viajeros; a continuación, el ferrocarril, siguiéndoles luego el "Cherouth", un taxi colectivo que hace el recorrido de los autocares, de ciudad a ciudad, y los autobuses de servicio urbano.

De esta forma se consiguen dos cosas, la economía del viaje y el que un mismo taxi sirva para varias personas, lo que soluciona el problema de la escasez. Debo confesar que, de los distintos países que he visitado, ha sido el primero en que encontré este sistema del taxi colectivo. Por supuesto, también hay el taxi individual.

Los hoteles y el ambiente

Los hoteles israelíes van del establecimiento de lujo más elevado hasta la confortable pensión de tipo modesto.

La mayoría de estos hoteles y pensiones siguen el sistema de proporcionar habitación solamente, teniendo que comer en un restaurante. Los precios del hotel oscilan desde 12 libras israelíes, los lujosos, a 2 libras los modestos (unas 268 y 44 pesetas respectivamente).

En cuanto a restaurantes, hay los tipos más diversos, con una gama de comidas variadísima, como en ninguna otra parte del mundo; según la nacionalidad de origen del dueño, le ofrecen a Vd. platos rusos, franceses, españoles, polacos, búlgaros, ingleses, alemanes, árabes, etc., siendo el precio del menú de 2,50 libras israelíes para arriba.

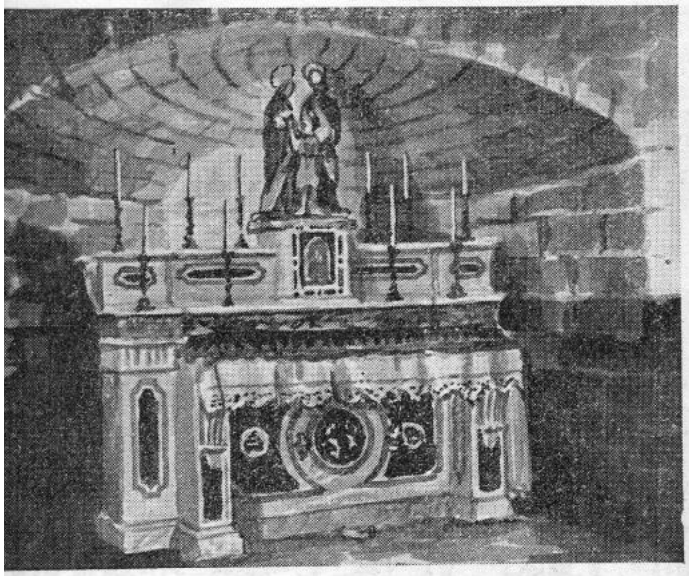
A la llegada de la noche, podrá Vd. elegir entre ir a alguno de sus teatros, cines o Salas de Fiestas, las cuales son la típica "boîte" de estilo francés, muy pequeñas, acogedoras y con un selecto programa de «music-hall».

Nazareth, la cuna del Cristianismo

Situada en la región montañosa de Galilea, ofrece desde lejos un bello paisaje, al contemplar sus blancas casas, separadas unas de otras por pequeños huertecillos.

Destruída en diversas ocasiones, debido a las constantes invasiones y diferentes dominaciones por que ha pasado, se ha rehecho otras tantas, conservando en todo momento sus edificaciones un encanto patriarcal, que nos recuerda la época bíblica, como si el tiempo se hubiera dormido sobre los trigales y las calcinadas rocas.

Hoy, como en los tiempos de Jesús, hay una sola fuente, la misma a la que, hace veinte siglos, iba la



SANTUARIO DE SAN JOSÉ

Virgen María a tomar el agua en su cántaro de barro, y que, en honor a ella, se le denomina: "Ain sitti Mariam" (Fuente de la Señora María).

Contra la creencia general, en Nazareth, que por cierto este nombre es derivado del hebreo "Nezer" (retoño, pimpollo), el Cristianismo no arraiga en los tres primeros siglos, ya que incluso Jesús en su vida pública, vuelve raras veces y cuando lo hace siempre es mal recibido, llegando incluso sus convecinos, en una ocasión, a pretender despeñarlo, no convirtiéndose pues hasta el siglo IV en el centro mundial del Cristianismo.

Actualmente Nazareth es un pueblo de unos 23.000 habitantes, en su mayoría cristianos, de raza árabe, formando el mayor centro árabe-cristiano de la nación de Israel.

En los Lugares Sagrados

El turista encuentra en esta villa motivos de infinita satisfacción al poder recrearse con la contemplación y admiración del Santuario de la Anunciación, el cual encierra la Gruta en la que el Arcángel San Gabriel se le apareció a la Santísima Virgen.

No lejos está la iglesia de la Nutrición, al cuidado de los sacerdotes greco-ortodoxos, enclavada sobre la casa de San José, que fué donde vivió la Sagrada Familia.

También podrá usted apreciar los vestigios de la primitiva Sinagoga, en la que Jesús inició sus predicaciones, estando muy cerca la cima de la que los galileos pretendieron despeñar a Cristo.

En estos Santos Lugares de Nazareth se dan cita las más diversas confesiones cristianas, teniendo sus respectivas representaciones los católicos, armenios, ortodoxos, evangelistas, etc.

Las palomas y la huérfana

A nuestro regreso al parador, después de la excursión y visita a los diferentes lugares interesantes, habíamos recogido un pequeño ramillete de flores. Esto dió motivo a que el viejo camarero, que nos servía unos bien ganados refrescos, nos contase la historia que tienen las flores de Nazareth.

Empezó diciendonos: "Hace muchos años, vivía aquí una pobre huérfana, a quien la vida le reservaba pocos placeres; sin embargo era muy feliz al vivir donde María, la Madre de Jesús, había vivido antes que ella.

Yendo un día por agua a la fuente, se le apareció la Virgen, vestida de manto azul y un velo rosa sobre la cabeza. Desde entonces, la joven economiza todo lo que puede, al objeto de poder comprar un manto azul y un velo rosa, como el que portaba la Madre de Jesús.

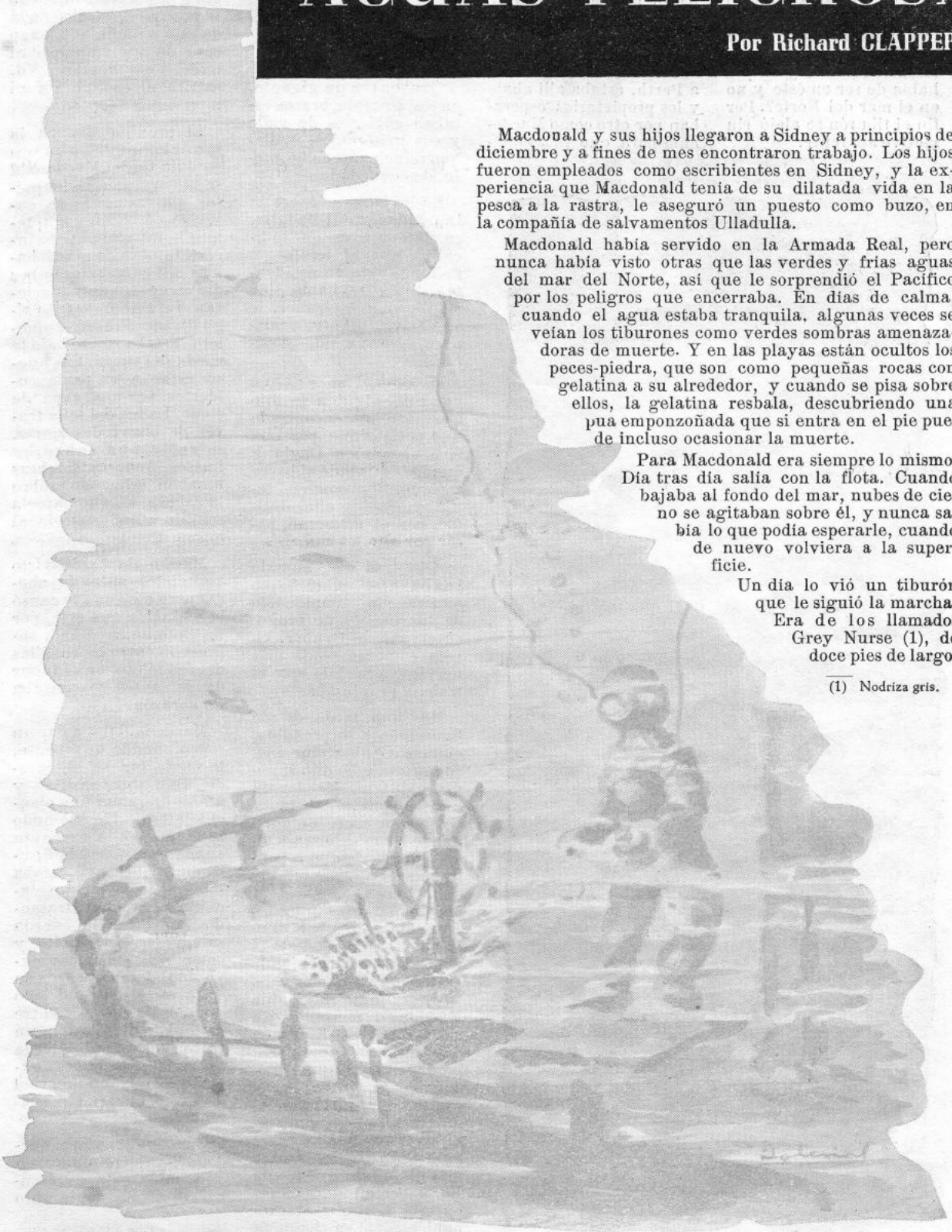
Una vez conseguidos, cuando así adornada va orgullosa a la fuente, todas las piadosas mujeres del pueblo, vestidas del típico negro, se escandalizan y quieren lapidarla.

De repente, dos palomas hacen su aparición y, tomando entre sus picos el manto y el velo, se los llevan por los aires, pero, al volar con ellos, los zarzales desgarran a su paso ambas prendas, siendo ésta la causa—termina de contar el viejo—del por qué las rosas y cardos tienen un color más vivo y hermoso que en ninguna otra parte del mundo.

José LORENTE

AGUAS PELIGROSAS

Por Richard CLAPPERTON



Macdonald y sus hijos llegaron a Sidney a principios de diciembre y a fines de mes encontraron trabajo. Los hijos fueron empleados como escribientes en Sidney, y la experiencia que Macdonald tenía de su dilatada vida en la pesca a la rastra, le aseguró un puesto como buzo, en la compañía de salvamentos Ulladulla.

Macdonald había servido en la Armada Real, pero nunca había visto otras que las verdes y frías aguas del mar del Norte, así que le sorprendió el Pacífico por los peligros que encerraba. En días de calma, cuando el agua estaba tranquila, algunas veces se veían los tiburones como verdes sombras amenazadoras de muerte. Y en las playas están ocultos los peces-piedra, que son como pequeñas rocas con gelatina a su alrededor, y cuando se pisa sobre ellos, la gelatina resbala, descubriendo una pua emponzoñada que si entra en el pie puede incluso ocasionar la muerte.

Para Macdonald era siempre lo mismo. Día tras día salía con la flota. Cuando bajaba al fondo del mar, nubes de cieno se agitaban sobre él, y nunca sabía lo que podía esperarle, cuando de nuevo volviera a la superficie.

Un día lo vió un tiburón que le siguió la marcha. Era de los llamados Grey Nurse (1), de doce pies de largo.

(1) Nodriza gris.

Macdonald con el conocimiento que tenía de su ferocidad, comenzó a rezar con gran frenesí y en su rezo, exclamaba que él era un buen hombre, que nunca había hecho mal a un compañero, y que si había de morir ¿por qué había de ser en éste y no en el mar del Norte? Por fin el tiburón se alejó sin motivo aparente.

Macdonald fué contratado para trabajar en un pequeño barco que se había hundido. El valor del barco no era importante, y ya llevaba en el fondo algunos meses, pero el costoso equipo de buceo encargado especialmente a Perth, estaba allí abajo y los propietarios esperaban por otro como Macdonald para que le ayudase a rescatar el equipo.

Un hombre llamado Gruber solicitó para ayudar a Macdonald, y fué aceptado porque era el superviviente del naufragio, y lo consideraron de justicia.

Gruber era un gigante, cuyos gruesos brazos estaban cubiertos de vello y sus grises ojos, brillaban relucientes en las profundas oquedades.

En los bares y tascas de la ciudad de Ulladulla, corrían rumores que indicaban que el naufragio no había sido un accidente, sino que había sido provocado por Gruber, y que David, el otro marinero, había sido asesinado.

Macdonald se enteró cuando alguien le dijo que habían encontrado una perla y que por ella Gruber mató a David, y que había echado el barco a pique. Pero como no tenía pruebas de ello, decidió, por el momento, pasar por alto los rumores.

Día tras día, cuando trabajaba en el barco naufragado, limpiándolo de los bancos de fango, observaba a Gruber, y veía como se ponía más nervioso a medida que el trabajo progresaba.

Mas una tarde se vió ligeramente sorprendido, cuando Gruber vino a su camarote y le dijo si podía hablarle. Macdonald asintió con la cabeza, y Gruber se sentó escudriñando como si buscase algo. De pronto dijo repentinamente: «¿qué le vale dejar libre su camarote?» Macdonald hizo que no entendía y Gruber dijo: «mire, yo lo haré. Vale la pena. Estoy trabajando para una compañía rival». «Vd. es un asesino» —dijo Macdonald pensando en los rumores—. Esperaba que estallase de cólera, pero estaba dispuesto a defenderse. Gruber por el contrario inquirió rápidamente ansioso: «¿qué significa ese viejo naufragio para Vd? Yo le ofrezco más dinero del que pueda Vd. hacer en unos meses en este asunto». Macdonald recogió su chaqueta y salió dejando a Gruber parado como si un ataque lo hubiera paralizado. Entonces Macdonald volvió a la puerta y dijo: «no se preocupe. No diré nada de esto a nadie, no hago caso de los rumores. Si mató a ese hombre, Vd. sufrirá el castigo sin mi intervención».

El próximo día ya la muerte acechaba en aquella tarde. Macdonald se sumergió sin poder evitar que las aguas se enturbiasen y un vago temor le invadió ante la incertidumbre de lo que había allí cuando las nubes de cieno se desvanecieran. En este momento algo divisó. Era un esqueleto. Estaba sujeto bajo la rueda del timón. Sus huesos estaban en parte cubiertos por una capa de cieno. La luz del sol a través de las verdes aguas, se reflejaba sobre los huesos. Acuosas sombras pasaban cruzando sobre la cabeza, así que parecía sonreir y no sonreir al mismo tiempo.

Macdonald había visto esqueletos antes de ahora, pero ninguno le causó la sensación que éste, por un cuchillo cuya hoja sobresalía entre las costillas del esqueleto, en el lugar donde antes descansaba un corazón.

Macdonald iba a dar un rodeo, cuando, de repente, la verde luz se obscureció. Entonces se volvió y atisbó fuera por una plancha lateral. Un frío nudo se le puso en la garganta cuando reconoció la figura de Gruber, que estaba sobre el techo con un cuchillo en la mano, tratando de cortar la cuerda salvavidas. De súbito y como una silenciosa explosión, desapareció de su vista, y Macdonald sólo pudo distinguir el vientre azul-plata del tiburón, un trozo suelto de la cuerda salvavidas y una cosa extraña semejando un árbol de humo encarnado oscilando sobre el agua.

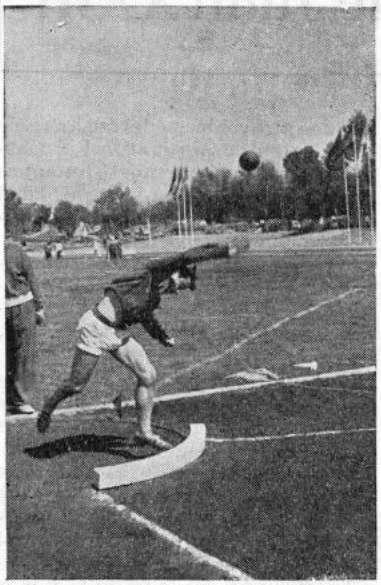
Cuando subieron a Macdonald y le preguntaron que había sido de Gruber, dijo que había sido

(Pasa a la página 39)

Como nació el Atletismo

La historia del atletismo empieza con la misma humanidad. El hombre primitivo corría, saltaba, lanzaba, por placer, por necesidad o en defensa propia, y aunque aún no hace mucho hemos leído en un tratado de caza que este deporte es el más antiguo del mundo, se nos antoja que para cazar, el hombre primitivo debía de realizar simultáneamente ciertos actos físicos propios del atletismo, ya que, si según el conocido proverbio chino "cazador sentado y liebre que corre, no se encuentran nunca", es indispensable para el cazador, aún el más rústico, correr, saltar y lanzar. Dejemos, pues, bien sentado desde el principio, que el atletismo, o por lo menos los actos físicos que lo integran en sus tres grandes divisiones o modalidades — carreras, saltos y lanzamientos — es el deporte más antiguo del mundo por su misma esencia, puesto que, en realidad, el atleta que corre, salta o lanza, no hace más que poner en práctica unos reflejos mecánicos del cuerpo que necesita desplazarse con rapidez, ganar altura, salvar un obstáculo, etc., todos ellos actos naturales a los que modernamente se ha dado el carácter de competición deportiva.

Es muy probable que ya en el hombre primitivo asomara este deseo de emulación en la práctica de algo tan natural como la carrera y el salto, y que, por lo tanto, la competición atlética como tal, tenga un pasado remotísimo que se pierda en el tiempo. Lo que sí es evidente es que el atletismo y el adiestramiento físico del cuerpo reviste capital importancia en la preparación



de los guerreros de todas las épocas, y más aún en la primitiva, donde todo había que fiarlo a la propia habilidad y potencia al desconocerse las armas, salvo las más rudimenrias.

Andando el tiempo, el arte de la guerra hízose más complejo, hasta llegar a los sistemas modernos de la mecanización casi absoluta, a pesar de lo cual el factor físico sigue siendo de primordial importancia. Y este factor físico como elemento de primerísima clase en el adiestramiento del soldado, lo vemos reflejado en las civilizaciones más antiguas, culminando en la época esplendorosa de Grecia con la exaltación del músculo en los Juegos Olímpicos. En ellos el atletismo ocupaba el primer puesto indiscutible, hasta el punto que se daba a cada Olimpíada el nombre del vencedor de la carrera del Stadium. Es más, en los primeros Juegos sólo se celebraba precisamente esta carrera, que más tarde se vió secundada por otras pruebas, ampliándose el programa olímpico con lanzamientos y saltos, además de la lucha, carreras de cuádrigas, etc.

Es evidente que los griegos practicaban el atletismo con la doble finalidad de hacerlo por mero placer muscular y también como preparación para la guerra. Y así vemos que no se busca únicamente la mayor fuerza o distancia de un lanzamiento, sino la perfección de su estilo (disco) y la precisión del tiro (jabalina). Ejemplos de este concepto elevado del deporte los hallamos continuamente repasando la historia del pueblo griego en su época de esplendor, que han quedado materializados simbólicamente en las esculturas de sus colosos Mirón y Fidias, cuya perfección técnica, además de artística, no han sido igualadas jamás en el transcurso de los siglos.

La historia del atletismo es, entre las de los deportes, la más bella, porque se confunde con la mitología y nos eleva hasta altura insospechada si consideramos con algún detenimiento la nobleza que inspiraba a los helenos en aquellas memorables Olimpíadas a las que acudía la flor y nata de todos los pueblos de la tierra entonces conocidos. Y prueba de ello es que modernamente, la única reminiscencia de aquellos siglos que conservamos intacta no tan sólo en el orden deportivo sino en todos los órdenes de la vida, es la de los Juegos Olímpicos, cuya idea ha sobrevivido a todas las hecatombes humanas y a los cambios profundos originados por las guerras y por el paso implacable del tiempo. Y el deporte básico de los Juegos ha sido, es y será siempre el atletismo.

Alfredo LAGO

ERNESTO EIRAS

Agente Exclusivo de las Pinturas

MANO ROJA

EFECTOS NAVALES

SUMINISTROS INDUSTRIALES

General Franco, 176

EL FERROL DEL CAUDILLO

Ante la muerte de Pío XII y la elección de Juan XXIII

Dos acontecimientos de trascendental importancia han conmovido al mundo recientemente, acaparando la atención general: el fallecimiento del Papa Pío XII, acaecido el 9 de octubre, y como consecuencia la elección y coronación del nuevo Pontífice que habria de sucederle.

No podíamos silenciar en nuestra Revista sucesos de tal magnitud y mundial resonancia. Al menos que quede consignada la noticia, ya que, refiriéndonos al primero, el querer trazar dentro de una breve y escueta reseña la semblanza de una figura tan extraordinaria como la de Pío XII, que reflejara un poco la magnitud de la personalidad de uno de los hombres más eminentes de la historia del mundo, seria vana pretensión.

Podrá decirse de él, con la mayor exactitud, que ha sido todo un sabio en el más amplio sentido de la palabra, sabio sin límites de fronteras en todos los ramos del saber humano, como lo ha demostrado en sus atildados y orientadores discursos y alocuciones a los representantes de todas las carreras y profesiones más dispares que a él acudian en demanda de luz; que ha sido un eminente políglota que hizo de su Pontificado un "Pentecostés viviente"; que ha sido un Santo, cuya figura ascética, su hierática postura con los brazos en cruz en ademán de abrazar a todo el mundo, y todo su porte exterior—expresión viva de su inmensa espiritualidad interior—lo convertian en ese ser humano privilegiado, de una fuerza de atracción poderosísima, de una simpatía sobrenatural arrebatadora, de unas virtudes humanas arrolladoras, de una venerabilidad impresionante. Podrá, en fin, calificarse con toda justicia de eminente Diplomático, gran Estadista, Padre amorosísimo de toda la humanidad, sin distinción de razas y confesionalidades, el Papa de la Paz, de la Justicia Social, etc., etc.

Pero todo esto, y mucho más que habia que añadir con los mayores calificativos y las expresiones más encomiásticas, siempre nos ofreceria tan sólo un pálido esbozo, una figura en penumbra, comparado con la realidad de la inmensa personalidad y de la obra ingente del gran Pontifice Pio XII, el hombre más estimado, más admirado y más venerado del mundo actual.

Efectivamente, el Pontífice Eugenio Pacelli llena hoy uno de los capítulos más gloriosos, no sólo de la historia de los Pontífices de la Iglesia, sino del Libro de Oro de los hombres más ilustres que recoge la Historia de la Humanidad. Así lo han reconocido creyentes y no creyentes, los católicos y los de otras confesionalidades, en los testimonios de condolencia por la irreparable pérdida del Padre común. Porque el infausto acontecimiento que comentamos ha llenado de luto, no sólo a la Iglesia, sino al mundo entero, que, profundamente conmovido, quiso patentizar su dolorosa impresión en los más expresivos testimonios de pésame enviados a la Secretaria de Estado, desde todos los sectores políticos y religiosos, a la vez que en su misma redacción iban dibujando la gigantesca silueta de la egregia figura del gran Pontífice fallecido, al que rinden al mismo tiempo un dolorido homenaje de admiración y de respeto:

"El mundo es hoy más pobre que ayer, porque ha muerto Pío XII. Era el más alto ejemplo de vida dedicada a la devoción divina y al servicio de la humanidad".—Eisenhower, Presidente de los EE. UU.

"Ha fallecido el más grande estadista desde hace doscientos años". — Truman, Ex-Presidente de los EE. UU.

"Una profunda pérdida para todos los pueblos... Dió una gran inspiración de confianza a la humanidad en tiempos difíciles y agitados".—Foster Dulles, Secretario de Estado de los EE. UU.

"Una grave pérdida para todo el mundo, y para el pueblo alemán en particular".—Adenauer, Canciller de la Alemania Occidental.

"Pio XII fué quien más laboró por una verdadera y justa paz del mundo".—Evatt, ex-Jefe del Gobierno de Australia.

"Esta generación ha perdido uno de sus más nobles hijos y el mayor de sus dirigentes".—Dag Harmmarkjold, Secretario General de la ONU.

"En una generación afligida por guerras y disturbios, Pío XII mantuvo los más altos ideales de la paz y de la compasión".—Golda Meir, Ministro de Asuntos Exteriores de Israel.

Una gran pérdida para todos los seres humanos"... Chang, Vice-Presidente de la República Coreana.

"Hemos recibido con profunda emoción la muerte de S. S. Pío XII. En esta triste circunstancia tomamos parte en el duelo cruel que se debate no solamente sobre los cristianos, sino sobre la humanidad entera, por la cual tanto trabajó Su Santidad en que reinase la paz y la cordialidad entre todos los pueblos".—Mohamed V, Monarca Marroquí.

"Por sus muchas bondades y por la vigilancia y amor con que apacentó su grey y adoctrinó al mundo, las generaciones futuras bendecirán su nombre. Y España, al participar tan sentidamente en el luto de la Iglesia, se inclina fiel y devota para venerar el nombre y la obra del que fué tenaz defensor de la paz y Pastor angélico de la cristiandad".—FRANCO, Jefe del Estado Español.

A estos sentidos testimonios de pésame se unen los hechos: Respetuoso minuto de silencio en la ONU, por el **Dirigente de la paz;** la prensa inglesa publica la noticia con los mayores titulares, no empleados desde hace muchos años; plegarias en las sinagogas judías; telegramas de pésame del Presidente Nasser, del Patriarca de la Iglesia griega ortodoxa, de Jefes de los Estados más distantes; luto nacional en todos los paises (en España hasta diez días); funerales en todas partes, presididos por las supremas autoridades: Eisenhower, en los EE. UU.; Hiro Hito, en el Japón, etc., etc. La prensa, la radio, las revistas gráficas, la televisión, en fin, todos los medios de propaganda y divulgación están a contribución del triste acontecimiento; Efectivamente, que la muerte del

gran Pontifice Pío XII ha conmovido al mundo entero.

* * *

También en nuestra ciudad no podía faltar la expresión del sentimiento general de pésame, patentizándose en los solemnísimos funerales celebrados el día 15, a las 7,30 de la tarde, en el templo de San Francisco, que ofrecía un aspecto verdaderamente impresionante por la enorme multitud de fieles allí congregados, presididos por las Autoridades Navales, Militares y Civiles. A nuestra Empresa se le reservó importante parte activa en el acto, a través de la Coral Polifónica y Orquesta, que interpretaron la Misa de Réquiem de Perosi, mereciendo los más encendidos elogios públicos del Excmo. Sr. Obispo de la Diócesis, que actuaba de Pontifical en la solemne ceremonia, pronunciando al final la oración fúnebre, que centró en el gran ejemplo de laboriosidad del inmortal Pontífice, que hizo lema de su vida el "trabajar o morir".

* * *

Elección y coronación del nuevo Papa Juan XXIII

Después de tres días de Cónclave, durante los cuales el mundo entero esperaba con impaciencia la ansiada noticia del nuevo Papa, el Colegio Cardenalicio elegía al Patriarca de Venecia, Cardenal Angel José Roncalli, para ocupar la Jefatura de la Iglesia. Así lo anunciaba a todo el orbe Radio Vaticano, al caer de la tarde del 28 de octubre del presente año. El júbilo inmenso que en toda la Cristiandad levantó el nombramiento del nuevo Papa, se tradujo en miles de mensajes de homenaje y devoción llegados a Roma desde los puntos más lejanos.

Pocos días después—martes, 4 de noviembre—en solemnísima ceremonia, a la que estuvieron presentes 60 naciones con sus Legaciones extraordinarias, era coronado el nuevo Pontífice.

Con el laconismo que nos impone el poco espacio de que disponemos, damos a continuación unos cuantos datos biográficos del nuevo Papa Juan XXIII, que creemos de interés para nuestros lectores:

1881 (25 de noviembre).-Nace Angel José Roncalli en Sotto il Monte, pequeña localidad situada a 64 kilómetros de Bérgamo, al este de Milán. El padre, un pobre jardinero al servicio del Conde Ottavio Morlani, trabajó de firme para sacar adelante a una familia de trece hijos, de la cual Angel José Roncalli era el tercero. De su humilde origen nunca renunciará el nuevo Papa, antes por el contrario, lo recordará, siendo Príncipe de la Iglesia, con palabras como éstas: "éramos pobres, muy pobres. Pero no sentíamos que nos faltase nada. Era la nuestra una pobreza satisfecha". En todas las manifestaciones de su vida, de Monseñor, de Nuncio, de Cardenal, siempre se sintió el hijo humilde de unos labriegos. Cuando podía disfrutar durante el verano de unos días de vacaciones, los pasaba en la casa modesta de sus padres; dormía en la misma habitación que usó de niño, en una sencilla cama metálica; paseaba bajo la misma parra que dió sombra a sus juegos infantiles.

1892.—Ingresa en el Seminario de la diócesis de Bérgamo.

1904.—Sale del Seminario Apollinaire, de Roma, graduado en Teología.

1904 (10 de agosto).—Es ordenado sacerdote en la Iglesia romana de Santa María. Canta su primera Misa en la Basílica de San Pedro.

1903 a 1914.—Trabaja como secretario particular del Obispo de Bérgamo.

1914.—Estalla la primera guerra mundial. Al entrar Italia en guerra, sirve en el Ejército durante un año como sargento de Sanidad y después como capellán militar, con el grado de teniente. Finalizada la guerra, el Papa Benedicto XV, conocedor de sus dotes extraordinarias, le llama al Vaticano para entrar en la Congregación de la Propaganda Fide, cargo que le obliga a viajar por todo el mundo, de donde recibe el sobrenombre de "Viajero de Dios".

1925 (19 de marzo).—Consagración episcopal en Roma, a los cuarenta y tres años. Al año siguiente Pío XI le da entrada en la vida diplomática de la Iglesia como enviado extraordinario en Bulgaria. Transcendental esta etapa de su vida, desarrollando en estos diez años una labor diplomática, prodigio de habilidad, prudencia y caridad.

1935.—Fué nombrado vicario y delegado apostólico en Turquía y Grecia. Desempeñó los citados cargos, residiendo en Estambul, durante nueve años.

1944.—París, centro de la diplomacia mundial, una de las Nunciaturas más delicadas y difíciles. Pío XII sabe que Monseñor Roncalli está adornado de las mejores cualidades para la misión a realizar. Allá va el "Viajero de Dios", a cumplir desde la Nunciatura la compleja misión que se le confía, haciéndolo con tanto acierto que el Gobierno francés, interpretando el sentir del pueblo le otorga la Legión de Honor. Fueron sus principales armas para triunfar su sencillez, simpatía y humildad sin par.

1953.—Pío XII le nombra Cardenal, en el Consistorio de esta misma fecha (12 de enero), siendo el mismo Presidente de la República Francesa, Vincent Auriol, socialista, quien le impondrá el Capelo cardenalicio, manifestando su sentimiento por la pérdida de tan gran representante de Roma en su país.

1955.—Es nombrado Patriarca de Venecia, donde desarrolla una intensa labor apostólica.

He aquí un interesante fragmento de su saludo a la entrada en Venecia: "Soy hijo de gente pobre. La providencia quiso sacarme de mi país para hacerme recorrer los caminos del mundo, de Oriente al Occidente, poniéndome en contacto con los más graves problemas sociales y políticos... Por caridad, no miréis a vuestro Patriarca como a un político o a un diplomático, sino buscad en él tan sólo al siervo de Dios, buscad al Pastor de las almas, llamado a ejercer su misión entre los humildes, (a un Pastor totalmente indigno de aquel gran Pastor que es Cristo y al que represento en la tierra.) Incluso cuando he estado en contacto con las personalidades más poderosas, no he soñado otra cosa".

1958 (28 octubre).—El Cónclave le elige como sucesor de Pío XII.

* * *

Finalicemos con este dato curioso: el nuevo Papa ha recorrido España, el año 54, peregrinando a Compostela, con motivo del último Año Santo, habiendo sido huésped del difunto Obispo de Mondoñedo, a su paso para Santiago. Es un admirador de nuestro país, donde ha dejado grandes amistades.

Rvdo. P. FANEGO (Capellán)

PUGILATO DE PREGUNTAS N.° 3

Por TRIFOLIO

¿Sabe usted cómo se llama la facultad de ver durante la noche, propia de determinados animales y que se observa, a veces, en personas enfermas de la vista?

Buhonería. **Nictalopia.**
Diplopia. **Gatuperio.**

¿Sabe usted cómo se llama la expansión del aire alrededor de la boca del arma de fuego, al salir el tiro?

Receso. **Fumarola.**
Ventolera. **Rebufo.**

¿Sabe usted que cada uno de los pasos de la vida, pasión y muerte de Jesucristo, se llama

Estación. **Tránsito.**
Misterio. **Camino?**

¿Qué casas inglesas se disputaron el trono de la Gran Bretaña, en la famosa Guerra de las Dos Rosas?

Hannover - Orange - Stuart - Mariborough
Lancaster - York - Plantagenet - Tudor

El rebajo que se hace en el canto de las hojas de puertas y ventanas para que encajen en el marco, o unas con otras, se llama

Renvalso. **Mocheta.**
Modillón. **Realce.**

Aunque no los haya padecido nunca, podrá decirnos que esa especie de rumores o zumbidos que se sienten internamente en los oídos, se llama

Paracusia. **Mnemotecnia.**
Presbiacusia. **Psitacismo.**

¿Sabe usted qué planta se cultiva mucho en los jardines por el olor de vainilla de sus flores?

Tulipán. **Heliotropo.**
Petunia. **Eléboro.**

¿Qué ciudad, en la segunda guerra púnica, prefirió ser pasto de las llamas antes de rendirse a su sitiador Aníbal?

Numancia. **Sagunto.**
Cartago. **Pantelaria.**

¿Sabe usted qué sobrenombre se aplica a los signos del Zodiaco cuyo simbolismo es un animal?

Zoolito. **Zoomorfo.**
Zooide. **Zopenco.**

¿Sabe usted cómo se llama cierto insecto neuróptero, conocido también con el nombre de "caballito del diablo"?

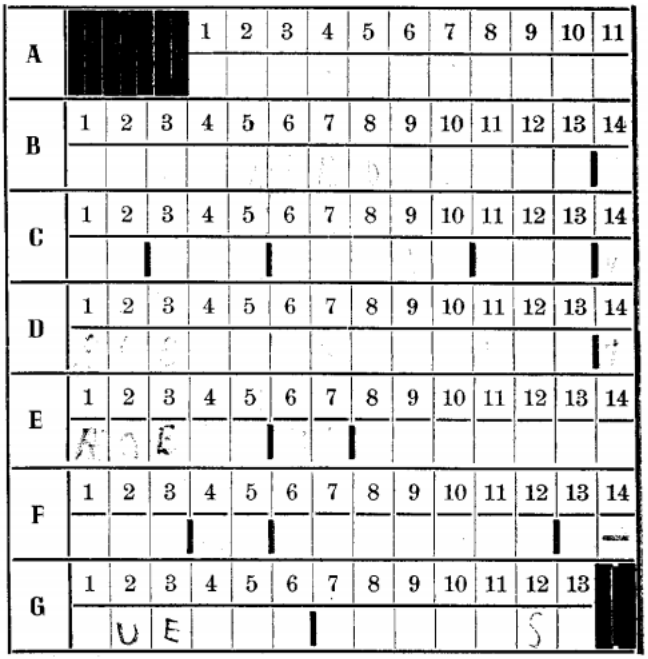
Urania. **Libélula.**
Macaón. **Depresaria.**

Soluciones al Pugilato de Preguntas N.° 2

Un natural de Amberes - Legazpi - El contrabajo - Sócrates - Artemisa - Roblón - Hércules - Santa Sofía Almanzor - La Virgen de los Remedios.

(VEA LA SOLUCIÓN DEL MULTIGRAMA EN LA PÁG. 37)

MULTIGRAMA N.° 3 Por ANDURIÑA



A) Dicho agudo y sentencioso. $\overline{4}—\overline{1}—\overline{3}—\overline{9}—\overline{8}—\overline{2}$

Infusión. $\overline{7}—\overline{5}$

Moneda japonesa. $\overline{10}—\overline{11}—\overline{6}$

B) Potencia intelectual del alma. $\overline{9}—\overline{5}—\overline{6}—\overline{7}—\overline{8}$

Óxido de calcio. $\overline{14}—\overline{2}—\overline{3}$

Apuesta. $\overline{10}—\overline{11}—\overline{1}—\overline{4}—\overline{12}—\overline{13}$

C) Dilatados. $\overline{14}—\overline{6}—\overline{5}—\overline{8}—\overline{1}—\overline{10}$

Planta hortense. $\overline{7}—\overline{4}—\overline{3}$

Pozuelo en que se ponen a curtir las pieles. $\overline{2}—\overline{9}—\overline{11}—\overline{12}—\overline{13}$

D) Duración de las cosas materiales. $\overline{1}—\overline{3}—\overline{8}—\overline{5}$

Ostentación o pompa. $\overline{14}—\overline{7}—\overline{6}—\overline{11}$

Extremidad o conclusión. $\overline{2}—\overline{10}—\overline{9}—\overline{4}—\overline{12}—\overline{13}$

E) Número. $\overline{8}—\overline{12}—\overline{5}—\overline{11}—\overline{9}$

Chanza. $\overline{3}—\overline{1}—\overline{2}—\overline{6}—\overline{7}$

Niño pequeñito. $\overline{10}—\overline{4}—\overline{14}—\overline{13}$

F) Planta madura de cuya semilla se hace pan. $\overline{9}—\overline{7}—\overline{13}—\overline{5}$

Joya. $\overline{10}—\overline{11}—\overline{4}—\overline{6}—\overline{8}—\overline{3}$

Ciertas islas. $\overline{1}—\overline{2}—\overline{12}—\overline{14}$

G) Figuradamente, crítico presumido. $\overline{5}—\overline{11}—\overline{10}—\overline{9}—\overline{6}$

Escritor francés. $\overline{12}—\overline{2}—\overline{3}$

Privanza. $\overline{1}—\overline{8}—\overline{7}—\overline{13}—\overline{4}$

NOTICIARIO

HALLAZGO EN AGUAS DE SIRACUSA

Un buceador siciliano ha descubierto bajo las aguas un galeón español que data del siglo XV, frente a la costa cerca de Siracusa. Es el primer galeón español encontrado en buenas condiciones en aguas italianas, y se cree que es el segundo que se localiza en aguas europeas.

El descubrimiento fué hecho por el notable buceador y arqueólogo submarino marqués Pier Nicola Gargallo, fundador del Instituto Arqueológico Mediterráneo de Siracusa, al frente del cual, y con la colaboración de sus miembros, buceadores todos, ha realizado cierto número de importantes descubrimientos.

El galeón español ahora descubierto por Gargallo se encuentra a 30 metros de profundidad y parte de él está enterrada en un banco de arena. No obstante, unos 33 metros del casco emergen de la capa arenosa. Gargallo ha realizado diversas exploraciones del buque y dice que es fácil sacarlo a la superficie. Las operaciones para ponerlo a flote comenzarán en la primavera. Manifiesta también que en sus exploraciones, con dos colegas, ha descubierto seis cañones de bronce, que todavía están fijos en el casco. El marqués ha sacado fotografías del buque.

ESCASEZ DE MINERALEROS

Aunque en los próximos cuatro años la flota mundial de mineraleros va a ser incrementada en el 50 por ciento, llegando en el año 1962 a 6 millones de toneladas, lo que supone una capacidad de transporte anual de 91 millones de toneladas,se ha calculado que en dicha fecha las necesidades de transporte de minerales serán del orden de los 120 millones de toneladas. A fines del presente año la flota mineralera sumará la cantidad de 4.088.000 toneladas. Los barcos de esta clase que se encuentran actualmente en construcción o pedidos vienen a ser entre 12.500 y 17.500 toneladas con 12 a 15 nudos de velocidad. No son frecuentes los pedidos de unidades de más de 20.000 toneladas y se está dando el caso con frecuencia en este año, de mineraleros utilizados en el transporte de carbón, grano o petróleo.

PARA SUPERAR LA CRISIS MARÍTIMA

Australia, Canadá, Francia, Alemania, Grecia, India, Italia, Japón, Holanda, España, Suiza e Inglaterra, se han reunido en Londres en la Cámara Internacional de Navegación, llegando en principio a un acuerdo para hacer frente a la actual crisis.

En su virtud se animará a los armadores a retirar del servicio las unidades excedentarias y todos contribuirán financieramente a constituir un fondo común que indemnizaría a los propietarios de buques retirados y a los destinados a desguace. El acuerdo afectará sólo a buques por encima de las 5.000 toneladas, y los armadores esperan que la reducción obtenida en el tonelaje hará subir las tarifas a niveles más rentables.

El volumen de buques actualmente inactivos en el mundo representa 6.300.000 toneladas. Ha sido constido un Comité Internacional para poner a punto los detalles de este acuerdo.

TÚNEL BAJO EL CANAL DE LA MANCHA

El proyecto de construcción del túnel bajo el Canal de La Mancha, que viene acariciándose desde hace tantos años, últimamente parece que adquiere formas más concretas. Hace cosa de un año, especialistas de Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia se reunieron y formaron un grupo de estudios para analizar la cuestión desde el punto de vista práctico. Desde entonces el citado grupo, ha estado sobre el terreno examinando los lugares para el posible emplazamiento de esta obra gigantesca de ingeniería. Este grupo de especialistas, tardará todavía más de un año en dar el informe definitivo.

Hace unas semanas presentaron un informe provisional en el que se dice que los hombres de ciencia y técnicos, nada han encontrado en el lecho del Canal que constituya un obstáculo insuperable para la construcción del túnel. Entre tanto los economistas e investigadores han iniciado una encuesta acerca de la posible utilidad del túnel: se proponen examinar el actual tráfico comercial y turístico entre la Gran Bretaña y el Continente, el precio de los transportes y las tendencias que en este orden de cosas puedan darse en el futuro. Tienen en cuenta incluso las demoras que causan ahora las aduanas y el control de inmigración.

A. MIÑO

De Sociedad

Ya conoces, amigo lector, nuestro deseo de publicar fotografías alusivas a ceremonias nupciales, bautizos, etc., de productores o hijos de productores de la Factoría.

Agradeceremos muy de veras la colaboración que en este aspecto se nos preste, pues entendemos que este rincón, el más familiar de nuestra REVISTA, cobra vida y calor de intimidad con la inserción de tan interesantes documentos gráficos.

Todas las "fotos" que se nos envíen irán, pues, apareciendo aquí para satisfacción de los interesados y ornato de esta Sección.

BODAS

Verificaron sus esponsales en el mes de Octubre:

Don Juan José Casal Yañez, empleado, con la Srta. Purificación Raíndo Fernández; don Alfonso Delgado García, empleado, con la Srta. Consuelo Seijido Díaz; don Manuel Pérez Dopico, empleado, con la Srta. Antonia Fernández Alonso; don Fernando Granero Ruiz, operario de Fundición, con la Srta. Milagros López Bouza; don Manuel Gómez Vázquez, operario de Monturas a Flote, con la Srta. Lucía González Rodríguez; don Juan Otero Rodríguez, operario de Maquinaria, con la Srta. Mercedes Castro Beceiro; don Darío Conde Pérez-Montoya, operario de Maquinaria, con la Srta. M.ª Alicia López López; don Marcelino Martínez Fernández, operario de Maquinaria, con la Srta. Pilar García Iglesias; don Antonio Bouza Milán, operario de Calderería de Hierro, con la Srta. Manuela Martínez Doce; don Jesús Pena Martínez, operario de Calderería de Hierro, con la Srta. Dolores Casal Obaya; don Francisco Mourente Taboada, operario de Gálibos, con la Srta. Josefina Varela Losada; don Andrés Martínez Martínez, operario de Soldadores, con la Srta. M.ª Luz Sanmartín Carballeira; don Francisco Mancebo Conde, operario de Soldadores, con la Srta. Manuela Toimil Salgado; don Cándido A. Regueiro Aneiros, eventual, con la Srta. Ramona Graña Sequeiro; don Manuel Naveiras Dopico, eventual, con la Srta. Celia Gómez Gómez.

En el mes de Noviembre contrajeron nupcias:

Don Federico Seoane Welch, empleado, con la Srta. Marina Gálvez Ferre; don Eladio Venero Castro, operario de Monturas Taller, con la Srta. María Severina Acción Acción; don Mariano Yáñez López, operario de Monturas a Flote, con la Srta. María Alida Castro Álvarez; don José Cao Róo, operario de Maquinaria, con la Srta. Filomena Ricoy Rey; don Carlos González Chedas, operario de Plomeros de Chapa,

ENLACE CASAL, YÁÑEZ - RAÍNDO FERNÁNDEZ

con la Srta. María Piedad Gómez Garrido; don José Pita Sueiras, operario de Carpinteros de Gradas, con la Srta. Concepción Castro Vázquez; don Cipriano Salorio Santalla, operario de Ebanistas, con la Srta. Amelia Lamas Serantes; don Luciano Lago Santamariña, operario de Armadores, con la Srta. M.ª del Carmen Pazos Lago; don Francisco Pérez Otero, operario de Soldadores, con la Srta. Dina María Caínzos Díaz; don José A. Cartelle Sánchez, eventual, con la Srta. Ramona Cobelo González.

Celebraron su enlace matrimonial en el mes de Diciembre:

Don José M. Freire Rodríguez, empleado, con la Srta. M.ª Luisa Montero Bermúdez; don José Merino Fachal, empleado, con la Srta. M.ª del Carmen Basteiro Ferreira; don Eduardo Ramonde García, empleado, con la Srta. Josefa Rodríguez Rodríguez; don Pascual Dopico Rodríguez, operario de Monturas a Flote, con la Srta. M.ª de los Ángeles Rodríguez Rodríguez; don Manuel Cagiao López, operario de Maquinaria, con la Srta. Ramona Martínez Doce; don Luis Beceiro Leira, operario de Maquinaria, con la Srta. Josefa Sellero Gómez; don Manuel Gómez Cela, de Maquinaria, con la Srta. Manuela Fernández Gómez; don Darío Rico Martínez, operario de Electricidad Reparaciones, con la Srta. M.ª Luisa Abalo Vega; don Antonio Prieto Fornos, operario de Electricidad Buques, con la Srta. Ángela Ares Martínez; don Ángel Hermida Leira, operario de Calderería de Hierro, con la Srta. M.ª Teresa Maceiras Rivas; don Manuel Ramos Calvete, del Garaje, con la Srta. Francisca Moledo Vidal; don José Paz Amado, de Movimiento, con la Srta. María Iglesias Paz; don José R. Casal Núñez, operario de Mecánicos, con la Srta. Ramona López Pena; don Alfredo López Díaz, operario de Carpinteros de Botes, con la Srta. M.ª del Rosario Arcos Cancela; don Julián Rico Pena, operario de Carpinteros de Botes, con la Srta. Amelia Castiñeiras Costa; don Juan García Viñas, operario de Gálibos, con la Srta. Josefina Sixto Fontán; don Manuel Pita Díaz, operario de Soldadores, con la Srta. Mercedes Loureda Merlán; don José Espiñeira Ríos, operario de Soldadores, con la Srta. M.ª Teresa Seijo Fernández.

A todos los contrayentes expresamos la más cordial enhorabuena, deseándoles felicidad en su nuevo estado.

NATALICIOS

Durante el trimestre Octubre - Diciembre numerosos hogares recibieron la alegría que proporciona la visita de la cigüeña. La extensa lista que publicamos a continuación corresponde a los productores—obreros y empleados—de la Factoría favorecidos, y a quienes expresamos muy de veras nuestra más efusiva felicitación con tan grato motivo.

En el mes de Octubre:

Sres. Don Manuel Campoy Lorente, empleado; don José Díaz Bravo, empleado; don Pablo Iglesias Raseado, empleado; don José Orjales Zapata, empleado; don Javier Ricoy Rodríguez, empleado; don Manuel Rodríguez Gutiérrez, empleado; don Fernando Zacarías Tinoco, empleado; don Francisco Tojeiro Saavedra, de Modelos; don Amador Pedreiro Sanz, de Monturas a Flote; don José Leira López, de Maquinaria; don Antonio Vilariño Saavedra, de Maquinaria; don Leopoldo Yáñez Guerrero, de Maquinaria; don Manuel Romero Delgado, de Electricidad Taller; don José Iglesias Vázquez, de Electricidad Buques; don Pablo Riobó Castro, de Calderería de Hierro; don Maximino Ponce Anca, de Plomeros de Tubo; don José M. Novo Ramos, de Plomeros de Chapa; don Eduardo Naveiras Dopico, de Plomeros de Chapa; don Ramón Romero Loureiro, de Galvanizo; don Gerardo Ortiz Novo; don Inocencio Orosa Tenreiro, de Velámen; don Fernando Moreno Ligero, de Armadores; don José M.ª Puente Grangel, de Soldadores: don Ricardo Loureiro Cercido, de Soldadores de Gases; don José A. Miján Varela, de Remachadores; don José Brage Ares, de Barrenadores; don Ramón López Bonome y don Vicente Lorenzo Luaces, eventuales.

En el mes de Noviembre:

Sres. Don Benito Crego Vázquez, empleado; don Celestino Crespo Fernández, empleado; don Juan Díaz Loza, empleado; don Antonio Fernández Bastida, empleado; don José Grandal Zuazua, empleado; don Juan Medal Fariña, empleado; don José Mesías Montero, empleado; don Constantino Prieto Ocampo, empleado; don Juan Rodríguez Pontijas, empleado; don Gonzalo Piñón Hermida, de Monturas a Flote; don Luis Alfonso Filgueira Maseda, de Monturas a Flote; don José Iglesias Bujones, de Maquinaria; don Ángel Marmoller Casal, de Maquinaria; don José Jove Cruz, de Maquinaria; don José Balado Castro, de Maquinaria; don Ángel M. García Yáñez, de Maquinaria; don Isolino López Neira, de Maquinaria; don José L. Ollero Fraga, de Electricidad Reparaciones; don José Pena Pérez, de Calderería de Hierro; don Jesús Seoane Polo, don José Beceiro Seselle, de Plomeros de Chapa; don Juan F. Fuentes López, de Gálibos; don José A. Pita Carballeira, don Modesto Pantín Filgueira, don Leopoldo Fernández Teijeiro don Luis Gómez Fernández, de Soldadores; don Luis Fernández Anca, don Francisco Fernández Teijeiro, don Guillermo Carrodeguas López, don Antonio Beceiro Doce y don José Caruneho Leira, eventuales.

En el mes de Diciembre:

Sres. Don José R. García López, empleado; doña M.ª Cristina Meizoso Delgado, empleada; don Luis Neira Teijeiro, empleado; don Juan Terán Yáñez, empleado; don Julio Rey Anidos, de Fundición; don Gonzalo Muiña Bustabad, don José López Mosquera, de Maquinaria; don Jesús Fandiño Guerra, de Electricidad Reparaciones; don Claudio Sanestéban Rodríguez, de Electricidad Buques; don José M. Muiños Pereira, de Plomeros de Tubo; don Senén Vázquez Perille, de Plomeros de Chapa; don José Varela Lorenzo, don Andrés Iñíguez Rodríguez, de Movimiento; don Fernando Pena Rodríguez, don Antonio Sánchez Rodríguez, don Luis García Bustabad, de Armadores; don Higinio Penabad Cribeiro, de Calafates; don Antonio Martínez Rodríguez y don Fernando Aneiros Fernández, eventuales.

DEFUNCIONES

Tenemos el sentimiento de comunicar a nuestros lectores que en el trimestre citado, se han producido los siguientes fallecimientos entre el personal de la Factoría:

Don Bernardo Santarén Abeledo, de Monturas a Flote, fallecido el 3 de Octubre de 1958.

Don Luis González Cheda, de Forjas, el 11 de Octubre de 1958.

Don Celestino Alonso Freire, de Velámen, el 27 de Octubre de 1958.

Don Santiago Real Díaz, de Velámen, el 28 de Octubre de 1958.

Don José Campos Rodríguez, de Monturas a Flote, el 28 de Octubre de 1958.

Don Ricardo Butragueño Lozano, empleado, el 7 de Noviembre de 1958.

Don Rosendo Seselle Seselle, de Carpinteros Calafates, el 8 de Noviembre de 1958.

Don Luis González Bellas, de Monturas a Flote, el 24 de Noviembre de 1958.

Don Lázaro Landeta Gardiazábal de Movimiento, el 9 de Diciembre de 1958.

Don Alfonso Segovia Lapique. empleado, el 29 de Diciembre de 1958.

* * *

La Revista BAZÁN expresa a los familiares de todos los finados su más sentido pésame por tan sensibles pérdidas.

Solución al MULTIGRAMA número 3

A) Refrán Té Sen

B) Mente Cal Envite

C) Vastos Col Noque

D) Edad Tren Remate

E) Cinco Burla Neue

F) Mies Presea Cies

G) Zoilo Sue Favor

"Enfrentarse valientemente con los actos que verdaderamente turben la conciencia, es siempre esfuerzo valioso".

Resultados de nuestros Concursos

Con arreglo a las bases establecidas, y teniendo en cuenta que el número de soluciones exactas recibidas excedió considerablemente al de premios a otorgar, se procedió al sorteo de éstos entre los acertantes, que fueron cuarenta y uno para el crucigrama. (1)

En esta ocasión escogimos un lugar de la Sala de Delineación Astillero para la celebración del sorteo. Tal acto fué realizado, ante nuestra presencia, por dos ordenanzas que gozan de notable popularidad: don Juan Rios Graña y don Victor Santalla Breijo.

Resultaron agraciados los siguientes:

POR CRUCIGRAMA

Señores don:

Francisco Fernández Fernández (6649-G. 2).

José Diaz Rodriguez (310-PI).

Angel Ramirez Gómez (384-M. F).

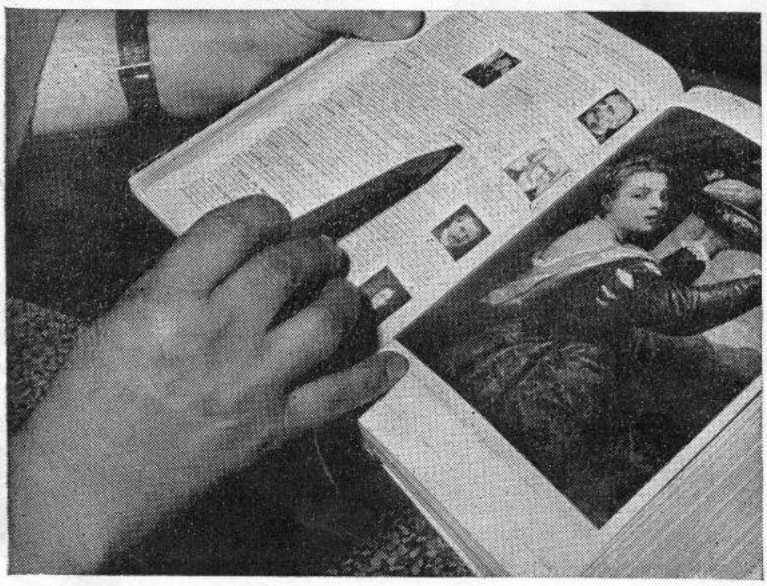
Gonzalo Tenreiro Vázquez (Tarjeta 1587).

Juan J. Seijo Uría (305-V).

Diego Sobrino Montero (Tarjeta 1207).

Manuel Tenreiro Martinez (216-PI).

Nuestra más cordial enhorabuena a los favorecidos por la suerte, y les participamos que pueden pasar a hacer efectivo su premio de 12 a 13, en la Oficina de Proyectos Astillero.



Para su general conocimiento, damos a continuación las soluciones exactas.

CRUCIGRAMA N.° 8

HORIZONTALES.

1: Salas.—2: Pilares.—3: Erarico.-4: Alardearé.—5: yoC. Ogden.—6: Atún. Eolo.—7: asaM. Soj.—8: Radau. bO.—9: Inulto. S.—10: olaramA.—11: saretI.--12: Sires.—13: Aasi.

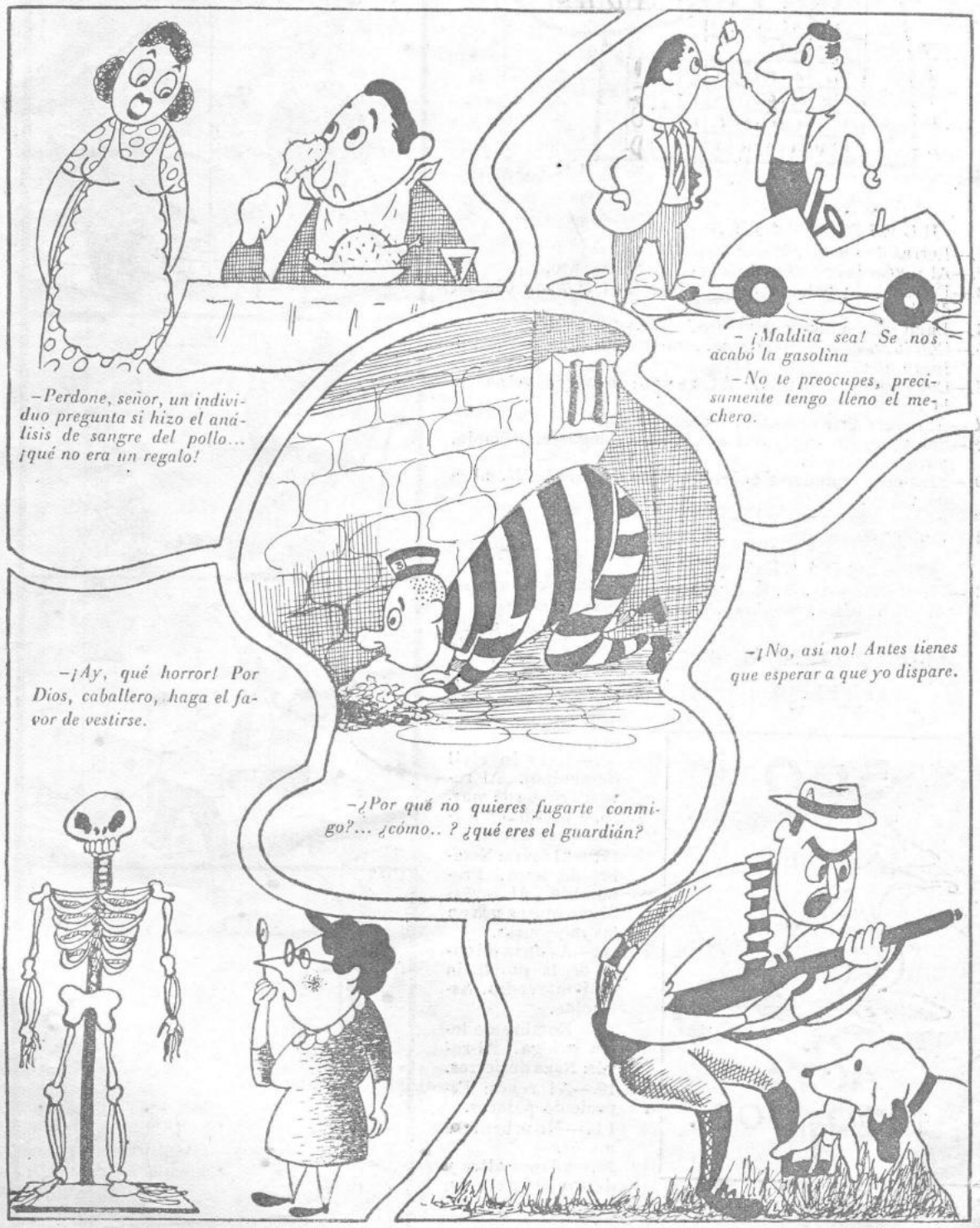
VERTICALES.

1: Aya.—2: Pelotari.—3: Siracusanos.—4: Alar. nadulaS.--5: Lardo. Malaria.—6: Ariege. Utrera.—7: Secados. Oates.—8: soreloB. Misi.—9: Enojosa.

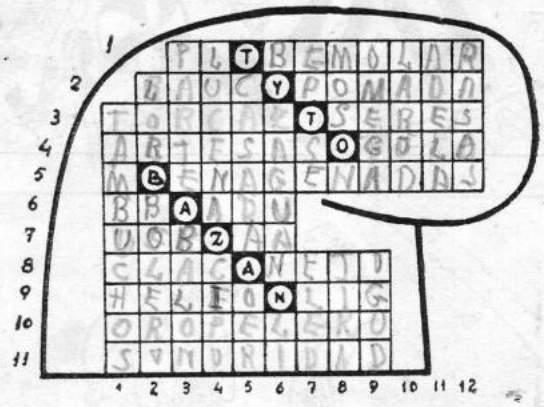
---

(1) Por un error involuntario, el jeroglifico núm. 8 hubo que considerarlo nulo. Sus tres premios (uno para empleados y dos para obreros), pasan a incrementar los del núm. 9, que así tendrá seis.

Humor Humor


–Perdone, señor, un individuo pregunta si hizo el análisis de sangre del pollo... ¡qué no era un regalo!
– ¡Maldita sea! Se nos acabó la gasolina
–No te preocupes, precisamente tengo lleno el mechero.
–¡Ay, qué horror! Por Dios, caballero, haga el favor de vestirse.
–¿Por qué no quieres fugarte conmigo?... ¿cómo.. ? ¿qué eres el guardián?
–¡No, así no! Antes tienes que esperar a que yo dispare.

CRUCIGRAMA NÚM. 9



HORIZONTALES

1.—Letras de «pala». Poner bemoles.
2.—Al revés: Pronombre relativo. Medicamento.
3.—Dícese de la paloma que habita en el campo. Ciudad de Grecia.
4.—Baño para amasar. Moldura.
5.—Con falta ortográfica: Femenino y plural: Sacar a uno fuera de sí.
6.—Consonante repetida. Al revés: Antiguo reino de la India.
7.—Al revés: Arte de pesca. Vocal repetida.
8.—Sombrero de copa alta que puede plegarse. Limpio, puro, sin mezcla.
9.—Elemento químico o cuerpo simple. Al revés: Nombre de varón.
10.—El que fabrica oropel.
11.—Calidad de sonoro.

VERTICALES

1.—En plural: Estructura de algunos buques.
2.—Al revés: Lista, nómina. Aire popular español.
3.—Porción de un todo. Fardo grande de mercancías.
4.—Partido judicial de la provincia de Córdoba. Hito, mojón.
5.—Estado civil (femenino). Al revés: Trucha de mar.
6.—Vestíbulo. Números romanos.
7.—Al revés: Nombre de letra. Pronombre. Al revés: Signo que se usa en las imprentas.
8.—Ayuntamiento de la provincia de Pontevedra. Asteroide.
9.—Nombre de letra griega. Al revés: Raza de perros.
10.—Al revés: Especie de pájaros.
11.—Nombre de mujer.
12.—Llanos altos y despejados de un monte.

JEROGLÍFICO NÚM. 9

Por TRÉBOL

¿DE DÓNDE SACASTE EL DINERO?

HISTORIETA MUDA

Por L. PEREZ BARBEITO

HISTORIETA MUDA

por L. PÉREZ BARBEITO

AGUAS PELIGROSAS

(Viene de la página 28)

tragado por un tiburón. Nada dijo del esqueleto. Simplemente siguió trabajando hasta subir el equipo de buceo.

Días más tarde después de esto, recordando a Gruber y al tiburón, no estaba tranquilo y aprovechando que ya había hecho algún dinero, dejó a sus hijos a quienes agradaba el país, y abandonando el calor del Pacífico, volvió a las benignas aunque agitadas aguas del mar del Norte.

(Traducción de R. Suárez Pedreira)

COSAS QUE PASAN

Roma.—Para vengarse de su vecino, Luigi Volati, Bruno Rocco le robó el auto y lo desmenuzó en piezas. Cada día enviaba a Volati una pieza; un pistón, un neumático, una rueda. Con toda paciencia Volati comenzó a reconstruir su coche. Pero su mujer dió parte a la policía, y Rocco fué detenido. Ahora, tanto Volati como Rocco están unidos contra la señora Volati, porque la policía no debe ser llamada nunca para intervenir en una "vendetta".

Nueva York.—Los padres de dos gemelos de tres años, tienen el problema de que no saben distinguir cuál es uno y cuál es otro. En los dos primeros años, llevaban brazalete con sus nombres. Después, a uno de ellos le salió un lunar en la frente. Los padres creyeron que ya tenían resuelto el problema, y les quitaron los brazaletes. Pero ahora al otro le ha salido un lunar idéntico, en el mismo sitio de la frente. Ha sido llamada la policía para ver si las huellas de los pies, que se les tomaron al nacer, coinciden con las actuales, y se les puede diferenciar.

JOSE COMESAÑA Y HERMANO

ALMACENES DE MATERIAL ELÉCTRICO
SUMINISTROS INDUSTRIALES
MAQUINARIA - HIERROS - ACEROS - METALES
AMIANTOS Y GOMAS

MADRID
Trafalgar, 32 - Teléfonos 24 - 24 - 26 y 37 - 10 - 29

LA CORUÑA
Adelaida Muro, 92 Téléfono 3619

SAN FERNANDO
Colón, 26 Teléfono 2218

CASA CENTRAL:
EL FERROL DEL CAUDILLO
General Franco, 120 - Teléfonos 1319 y 1457

M. Riego y Compañía S. L.

SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCIÓN

CEMENTOS FRADERA, S. A. — SANEAMIENTOS — MOSAICOS Y AZULEJOS
URALITA — COCINAS — TUBERÍAS DE GRÉS — BALDOSINES
CAL — YESO — LADRILLOS — TEJA PLANA ALICANTE
MATERIAL DE FONTANERÍA

TELÉFONOS:
OFICINAS, 2528
ALMACENES, 3024

DIRECCIÓN POSTAL:
FERNANDO VILLAAMIL, 59

El Ferrol del Caudillo

SUMINISTROS INDUSTRIALES — EFECTOS PARA BUQUES

EUGENIO COIRA

MAQUINARIA Y MATERIAL
ELÉCTRICO EN GENERAL

Canalejas, 19 y 21 — Teléfonos: Oficinas 1500-Particular 3293

EL FERROL DEL CAUDILLO

Eduardo Cobelo

FERRETERÍA
ARTÍCULOS DE CAZA
PERSIANAS

Calvo Sotelo, 94
Teléfono 2056
Apartado 56

EL FERROL

Angel Montero

SUMINISTROS INDUSTRIALES

MAQUINARIA EN GENERAL
MATERIAL ELÉCTRICO
EFECTOS PARA BUQUES

GENERAL FRANCO, 110
TELÉFONO 1930
EL FERROL DEL CAUDILLO

INDUSTRIAS HERMO

MANUFACTURAS METÁLICAS

FUNDICIONES

ACCESORIOS PARA INDUSTRIAS
NAVALES Y FERROCARRILES
RECUBRIMIENTOS
ELECTROLÍTICOS
PORTILLAS VENTANAS
ENSERES DE RANCHO,
DE ALUMINIO ANODIZADO

OFICINAS:
Canalejas, 147
Teléfono, 1511

El Ferrol del Caudillo

COMERCIAL ANAGA, S. L.

Suministros Navales e Industriales

FERRETERÍA

CENTRAL: Ronda de Toledo, 30 - MADRID

Teléfonos: Almacenes: 27-93-04
Oficinas: 27-81-19

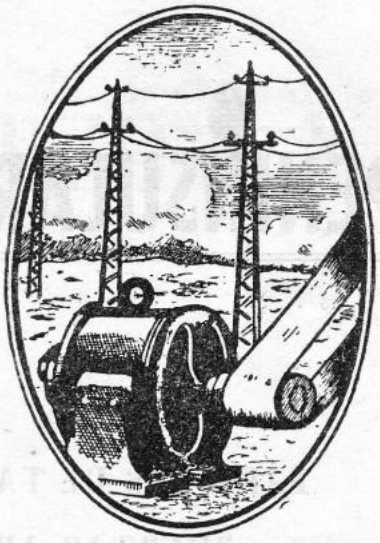
SUCURSAL: Plaza H. Cornejo, 4
Teléfono, 19-92
EL FERROL DEL CAUDILLO

DELEGACIONES EN:

BARCELONA: Carretera de Sarriá, 10
Teléfono, 30-99-75

SEVILLA: Federico S. Bedoya, 1
Teléfono, 22-3-59

CARTAGENA: Cañón, 11 -- Teléfono, 16-79



VIUDA DE PEDRO FERNANDEZ E HIJOS

INSTALACIONES Y MONTAJES - EMBOBINADO DE MOTORES TRANSFORMADORES

Almacén de Maquinaria y Material Eléctrico
Distribuidores de energía-Filial Eléctrica de Fene
Suministros a Centrales, Arsenales y Buques

Despacho: Canalejas, 91
Exposición: Canalejas, 87
Taller: Canalejas, 138
Telegramas: FERNANELECTRIC
Teléfono, 3065
EL FERROL DEL CAUDILLO

Fundiciones Ituarte, S. A.

BILBAO

Valvulería-Robinetería-Toda clase de grifos y Aparatos mecánicos para vapor, agua y aire comprimido - Trabajos sobre dibujo, etc.

AGENCIA PARA GALICIA

CON EXISTENCIAS DE SUS ARTÍCULOS

PROVEEDORES DE LOS ARSENALES MILITARES
Y ASTILLEROS EN GENERAL

DELEGADO:

FRANCISCO BADIA CARRERA

Calvo Sotelo, 20 - Teléfono 1626
EL FERROL DEL CAUDILLO

AMSA

ES LA MARCA DE CALIDAD

Electrodos para soldadura eléctrica al arco
Equipos y máquinas para soldadura eléctrica
Aparatos para soldadura oxi-acetilénica
Extintores de incendios
Fábricas de Oxígeno y Acetileno
Carburo de calcio

AUTÓGENA MARTÍNEZ, S. A.

MADRID
Vallehermoso, 15
VALLADOLID
Paseo Arco de Ladrillo, 42

PENINSULAR MADERERA, S. A.

FÁBRICAS DE TABLEROS CONTRACHAPEADOS

PUERTAS ARMADAS Y ASERRADEROS

FERNÁNDEZ LATORRE, 1 al 19

LA CORUÑA

FABRICAS:

El Ferrol del Caudillo

LA MALATA

Teléfonos 1571-2995-2996

Apartado 1017

Central: MADRID

Juan Bravo, 41 - Teléfono 25 93 91

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA

LA CORUÑA / MADRID / EL FERROL } TABLEPEMSA.

TELÉFONO:

LA CORUÑA 5195

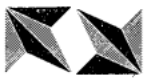
Apartado 287

ACEROS DEL ZARZO, S.A.

A D E Z A

FUNDICION DE HIERROS Y ACEROS MOLDEADOS AL HORNO ELECTRICO

Aceros al **Carbono y Especiales** con inspección
y aprobación del **Lloyd's Register** de Londres
y **Bureau Veritas** de Paris



FACTORÍA en Cabañas - Puentedeume - (La Coruña) Teléfono 118

Dirección Telegráfica: A D E Z A

C.H. 3000K.

LA METALÚRGICA FERROLANA, S. L.

CONSTRUCCIONES EN GENERAL

Proveedores de la Industria de Construcción Naval

APARTADO 115
TELÉFONO 1410

EL FERROL DEL CAUDILLO

«BAZAR DEL TEATRO»

VIUDA DE

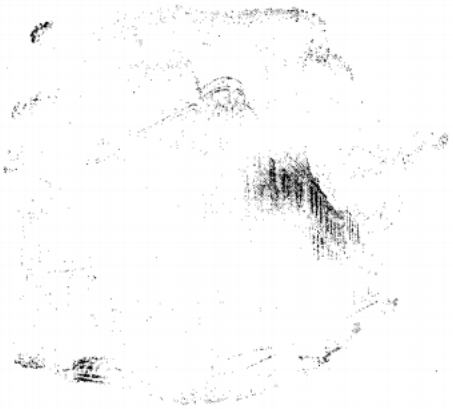
Juan Romero R. del Villar

HIERROS Y METALES
EFECTOS NAVALES

FERRETERIA EN GENERAL - **BAZAR**
SANEAMIENTO -:- MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y MAQUINARIA

Calvo Sotelo, 47 al 59 **Ápartado, 950**
Teléfono, 1736

EL FERROL DEL CAUDILLO



Calvo Sotelo, 72-74 - Canalejas, 119
Concepción Arenal, 1 y 3

C/C
- Banco de España.
- » Hispano Americano.
- » Pastor.
- » de La Coruña.
- » Español de Crédito.

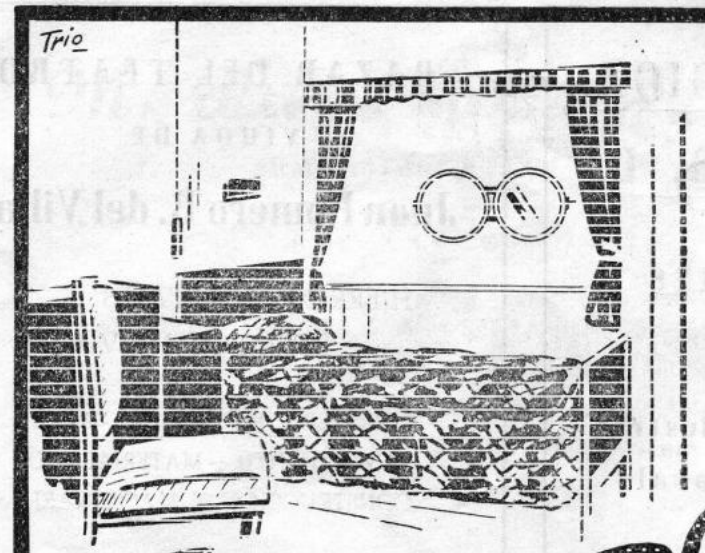
DIRECCIONES:

Postal - Apartado, 55
Telefónica: 29 - 48
Cablegráfica - A B C. 5.ª Edición

ALMACENES DE FERRETERIA
Romero Hermanos

Proveedores de los Arsenales, Bases Navales, Marina de Guerra y Mercante, Flota Pesquera.

EL FERROL DEL CAUDILLO



NO DESCUIDE LA DECORACIÓN DE UN BARCO

¡ES INTERESANTE!

Cincuenta años de experiencia avalan a una firma

Alfombrado - Cortinajes
Tapizado - Muebles
Fonda - Banderas
Fundajes - etcétera.

Rafael y Vicente
"Todo Nuevo"

Fabricaciones Eléctricas Navales y Artilleras, S. A.

F. E. N. Y. A.

EL FERROL DEL CAUDILLO

CONSTRUCCIÓN DE APARATOS TELEFÓNICOS PARA MARINA Y EJÉRCITO
MOTORES ELÉCTRICOS DE CORRIENTE CONTINUA
CONTROLLERS Y REÓSTATOS
CUADROS DE DISTRIBUCIÓN
INDICADORES DE R. P. M. Y DE LA POSICIÓN DE LA CAÑA DEL TIMÓN
EQUIPOS ELÉCTRICOS PARA CHIGRES, MOLINETES Y CABRESTANTES
APARATOS DE ALUMBRADO PARA BUQUES
EN GENERAL, TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES ELECTROMECÁNICAS

Teléfonos, 2218-2233-1401 Apartado, 986

BAZÁN

BOLETÍN INTERIOR INFORMATIVO

Año II | EL FERROL DEL CAUDILLO - Octubre-Noviembre-Diciembre de 1958 | Núm. 9

Depósito legal C-13-1958

Sumario:

	Páginas
Botadura de la Fragata Rápida «Roger de Lauria», para la Marina de Guerra	8
Botadura del Petrolero «Compostilla», para la Empresa Nacional «Elcano»	10
Una visita al Nuevo Taller de Maquinaria, por Fernando Vila.	12
Aquí, la voz de nuestros Talleres, por E. Augusto	16
Aprendizaje (símil marinero), por L. E. López Rey	17
Nuestra Revista, en y por los Talleres, por Ameneiros	18
5 minutos, Recuadro y «Flash» al operario más popular, por L.S.	20
Viejas Glorias. La Fragata «Numancia», por M. F. Cabezón	21
Ayer, hoy y mañana, por L. Sanjuán	22
Vidas, Costumbres y Leyendas, por José Lorente	25
Aguas Peligrosas, por Richard Clapperton (Traducción de R. Suárez Pedreira)	27
Cómo nació el Atletismo, por Alfredo Lago	29
Ante la muerte de Pío XII y la elección y coronación del nuevo Papa Juan XXIII, por el Rvdo. P. Fanego (Capellán)	30
Pugilato de Preguntas, por Trifolio	32
Multigrama, por Anduriña	32
Noticiario, por A. Miño	33
De sociedad	34
Resultados de nuestros Concursos	36
Página de Humor, por Gago	37
Crucigrama, Jeroglífico, Historieta	38
Historieta, por L. Pérez Barbeito	39

Portada: Moderna Mandrinadora «Marcel Pegard».

Contraportada: Una vista del Nuevo Taller de Maquinaria.

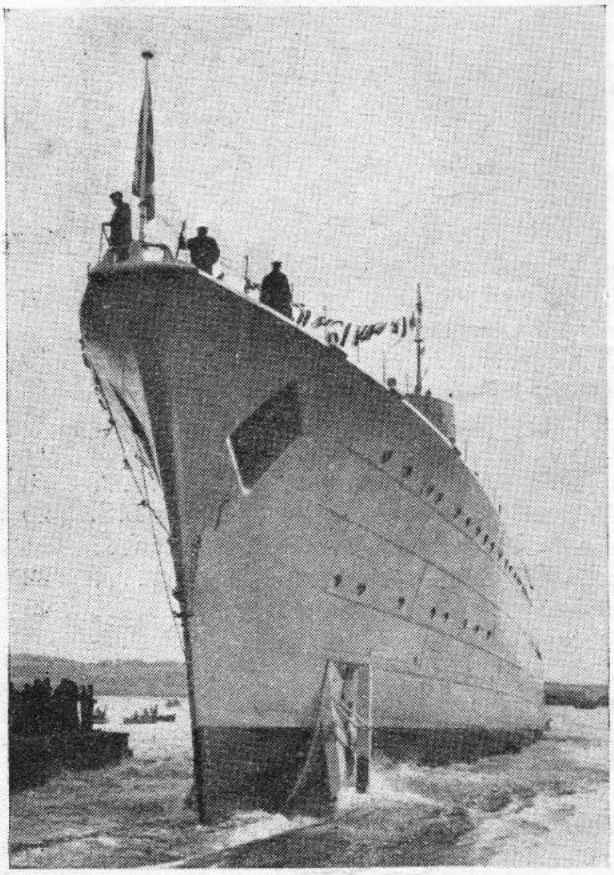
Portada, Contraportada y Reportajes Gráficos de N. Carlos García Penedo.

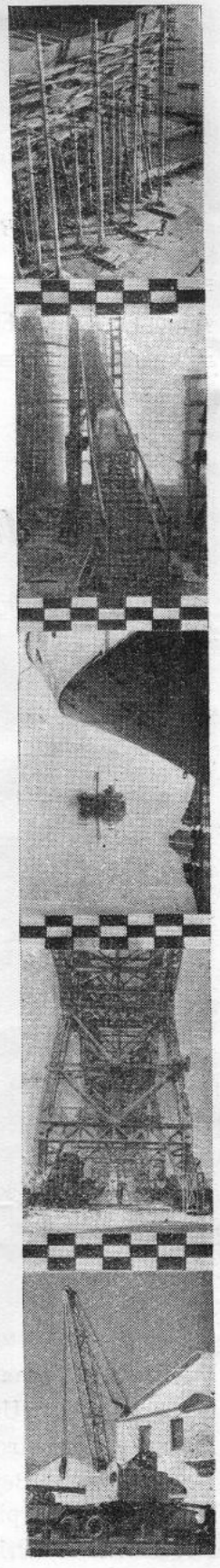
Dibujantes: A. Béjar, B. Gago, L. Pérez Barbeito y Ángel Bravo, con la colaboración especial del pintor Francisco Iglesias.

Fotograbado: «Prisma».

Imprime: Talleres Tipográficos de la Empresa Nacional «Bazán».

Botadura de la Fragata rápida anti-submarina "Roger de Lauria", para la Marina de Guerra





En la tarde del 12 de Noviembre tuvo lugar en nuestros Astilleros, la solemne ceremonia del lanzamiento de la Fragata Rápida "Roger de Lauria". El acto fué presidido por el Ministro de Marina, Almirante Abárzuza, actuando su esposa de madrina del buque.

Sobre poco más de la una y media de la tarde llegó a El Ferrol el Ministro, acompañado de su distinguida esposa, doña Margarita Enthowen Sánchez-Ocaña. También acompañaban a tan ilustre jerarquía sus ayudantes.

El Ministro, en el Astillero, fué saludado por el Capitán General del Departamento, Almirante don Pedro Fernández Martín; alcalde, don Francisco Dopico González; Gobernador Militar, General de Artillería don Constantino Lobo Montero; Magistrado Juez, don Francisco Javier Badía y Gutiérrez de Caviedes; Almirante del Arsenal, don Manuel Antón Rozas; Presidente del Consejo de Administración de la Empresa, Almirante Rotaeche; Director Gerente, don Luis Ruiz-Jiménez; Director y Subdirectores de la Factoría, y otras personalidades.

Rindió honores al Ministro una compañía de Infantería de Marina, con Bandera, escuadra y banda, la cual fué revistada por el Almirante Abárzuza, ante el cual desfiló la fuerza acto seguido.

Poco antes de las cuatro y cuarto, el Obispo de Mondoñedo, Doctor Argaya Goicoechea, se dispuso a bendecir el buque, y el Ingeniero Director de la Factoría, Sr. Murúa Quiroga, procedió a dirigir la últi-

ma fase de la maniobra del lanzamiento.

A las cuatro y quince en punto, la señora de Abárzuza estrelló contra la proa del "Roger de Lauria", una botella de vino español, cortando la cinta de las retenidas y el buque se deslizó normalmente a la mar.

La ceremonia fué presenciada por un público muy numeroso, para el que se habían habilitado grandes y espléndidas tribunas.

Una vez finalizados los actos reseñados, el Ministro, con su esposa, autoridades y alto personal de "Bazán", abandonó la tribuna para asistir al vino que, en su honor, se sirvió en la Sala de Gálibos.

El "Roger de Lauria" constituye el segundo buque de una serie de tres Fragatas rápidas antisubmarinas de la Marina de Guerra.

A continuación damos sus características, así como algunos datos técnicos del lanzamiento:

Eslora total, 116,475 metros; eslora en la flotación, 110,800 metros; manga de trazado, 11,000 metros; puntal a la cubierta principal, 6,500 metros; desplazamiento standard, 2.135 toneladas; desplazamiento en plena carga, 2.893 toneladas.

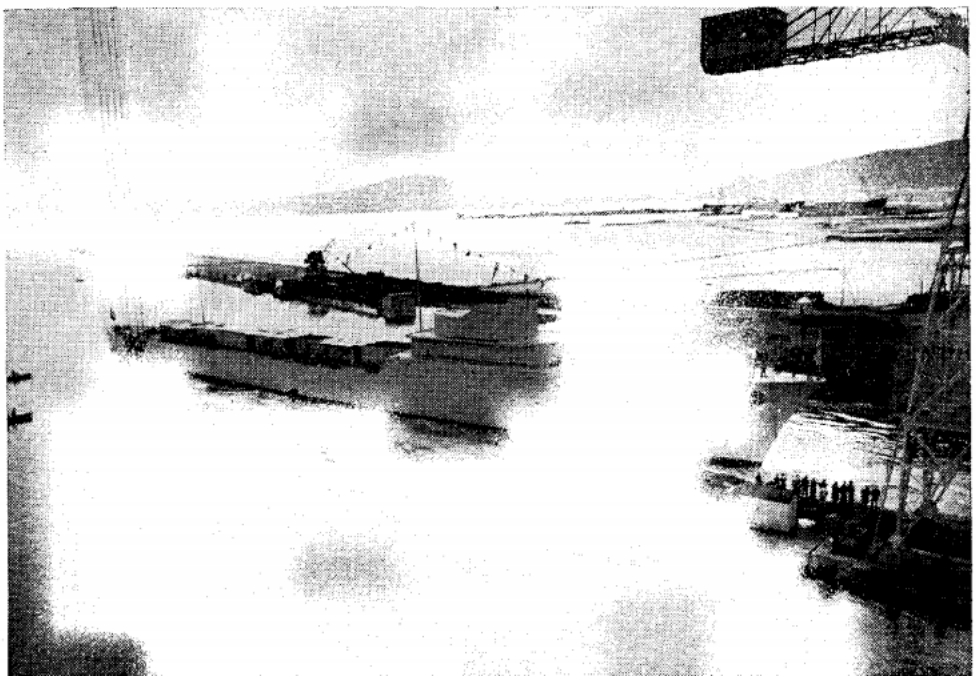
MAQUINARIA

Tres calderas de vapor recalentado con dos juegos de turbinas, desarrollando, 60.000 SHP; velocidad, 38 nudos; autonomía a 20 nudos, 4.500 millas.

ARMAMENTO

3 montajes dobles antiaéreos, de 120 milímetros; 6 ametralladoras antiaéreas, de 40 milímetros; 2 montajes antisubmarinos; 2 morteros lanzacargas; 1 varadero; dotación, 260 hombres.

DATOS TÉCNICOS DEL LANZAMIENTO

Pendiente de las imadas, 5'8 %; presión de las imadas, 2'23 kg/cm².; velocidad media, 4'5 m/seg.; aceleración máxima, 0'43 m/seg²; tiempo empleado en el recorrido, 32'5 segundos; peso del buque en el lanzamiento, 946 toneladas.

El sebo base y jaboncillo utilizados, han sido «Basekote» y «Slipkote», de la Casa americana «Esso».